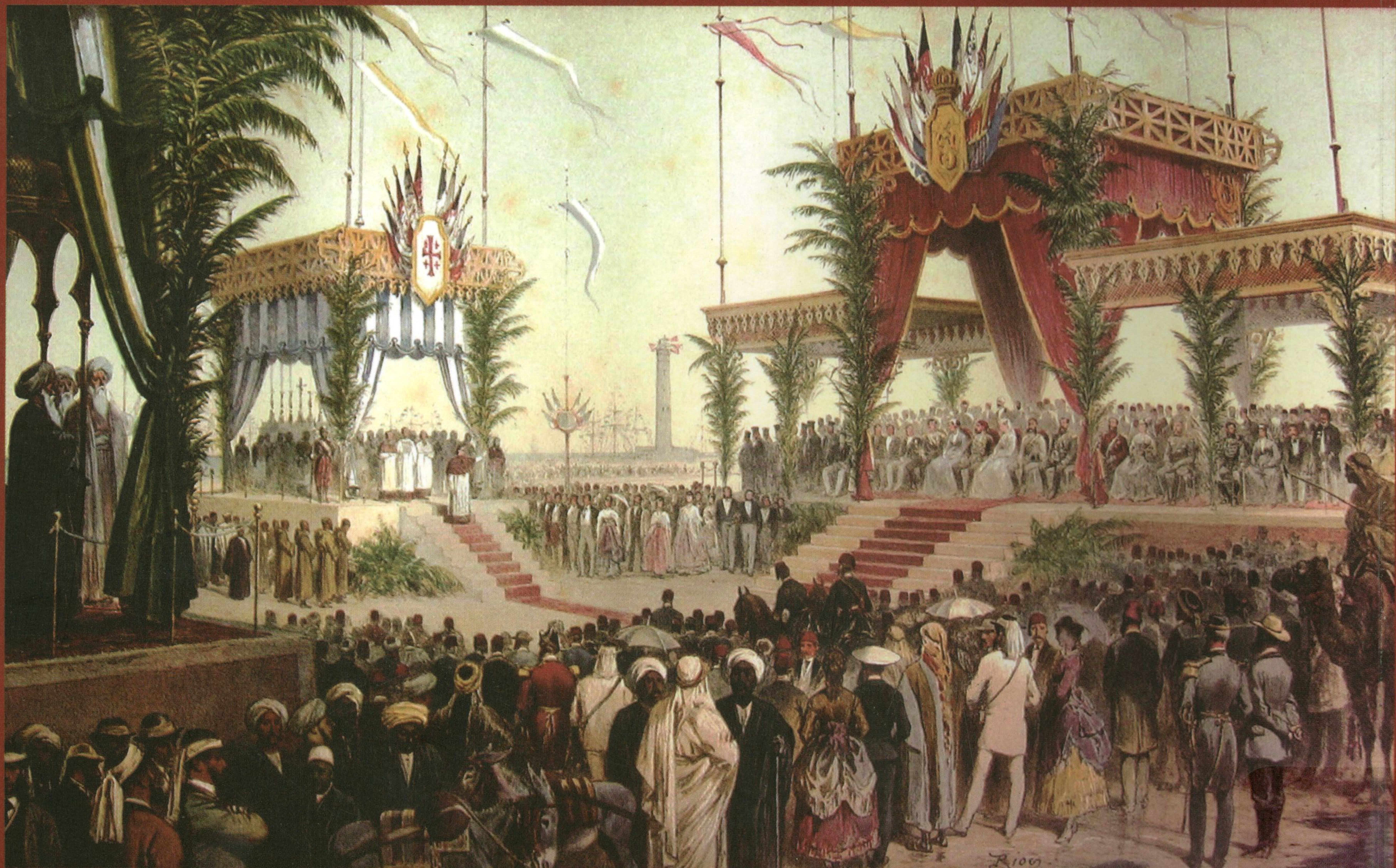
المركز القومى للترجمة

افتتاح قناة السويس

رحلة الملوك



ترجمة وتقديم : عباس أبو غزالة

1453

افتتاح قناة السويس

- رحلة الملـــوك
- رحلة رائعة عبر خليج السويس

العدد : 1453
- افتتاح قناة السويس (رحلة الملوك - رحلة رائعة عبر خليج السويس)
- جيستاف نيقول - ماريوس فونتان
- عباس أبو غزالة
- الطبعة الأولى 2010

هذه ترجمة كتاب:

Inauguration du Canal de Suez

Voyage des Souverains

Par: Nicole Justave

et

Voyage Pittoresgue À Travers

L'Isthme De Suez

Par: Marius Fontane

EL Gabalaya St. Opera House, El Gezira, Cairo

E-mail: egyptcouncil@yahoo.com Tel: 27354524 - 27354526 Fax: 27354554

افتتاح قناة السويس

• رحلة الملـــوك

تأليف : چيستاف نيقول

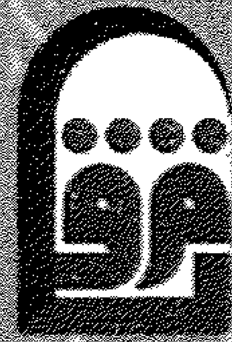
• رحلة رائعة عبر خليج السويس

تأليف : ماريوس فونتان

لوحات ألوان مائية : إدوارد ريو

ترجمة وتقديم

عباس أبو غزالة



2010

بطاقة الفهرسة
إعداد الهيئة العامة لدار الكتب والوثائق القومية
إدارة الشئون الفنية

نيقول ؛ جيستاف
افتتاح قناة السويس / تأليف : جيستاف نيقول - وماريوس فونتان ،
ترجمة وتقديم : عباس أبو غزالة
ط١ - القاهرة : المركز القومى للترجمة ، ٢٠١٠
٢٢٤ ص ، ٣٨ سم
١ - قناة السويس - تاريخ .
(أ) فونتان ، ماريوس (مؤلف مشارك)
(ب) أبو غزالة ، عباس (مترجم ومقدم)
(جـ) العنوان ٣٨٦,٤٣

رقم الإيداع ٢٣٠٤٤ /٢٠٠٩
الترقيم الدولى I.S.B.N. 978 - 977 - 479-773-9
طبع بالهيئة العامة لشئون المطابع الأميرية

تهدف إصدارات المركز القومى للترجمة إلى تقديم الاتجاهات والمذاهب الفكرية المختلفة للقارئ العربى وتعريفه بها ، والأفكار التى تتضمنها هى اجتهادات أصحابها فى ثقافاتهم ، ولا تعبر بالضرورة عن رأى المركز .

إهداء

إلى زوجتي ...

تحية ومحبة ووفاء .

د. عباس أبو غزالة

تقديم

بقلم الفريق أحمد على فاضل

رئيس هيئة قناة السويس

تحتفل مصر وهيئة قناة السويس هذا العام ٢٠٠٩م بذكرى مرور مائة وخمسين عامًا على حفر قناة السويس، والذكرى المائة والأربعين على افتتاحها للملاحة العالمية في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩م. ويفتخر العاملون المصريون بما حققته الإدارة المصرية منذ التأميم من إنجازات، فعندما تسلمت الإدارة المصرية الوليدة القناة، وجدت أمامها كيانًا شديد التعقيد، إلا أن رجال القناة استطاعوا أن يديروها بكفاءة نادرة أثبتت للعالم أجمع قدرة الإنسان المصري على النجاح والصمود أمام أصعب التحديات. ثم كانت ملحمة التطوير التي جعلت القناة الآن قادرة على استقبال جميع ناقلات وسفن الأسطول العالمي على اختلاف أنواعها وحمولاتها، لتظل قناة السويس رافدًا للتنمية، وشريانًا للتجارة العالمية.

تحية عرفان وتقدير لكل حبة عرق وقطرة دم بذلت في حفر القناة واستردادها والحفاظ عليها، وتحية للزعيم الراحل جمال عبد الناصر الذي أمم القناة وأعادها للسيادة المصرية، وتحية للرئيس الراحل محمد أنور السادات بطل الحرب والسلام، والذي أعاد الحياة لقناة السويس. ثم تحية للرئيس البطل محمد حسني مبارك، راعى القناة ورائد نهضتها وتطويرها حتى وصل غاطسها إلى ٦٦ قدمًا، وزيادة حمولات السفن المحملة لتصل إلى ٢٤٠ ألف طن.

وأخيراً أحيي هذا الجهد الرائع الذي بذل لإصدار هذه الترجمة القيمة من كتاب « افتتاح قناة السويس– رحلة الملوك»، والذي يبرز مظاهر الاحتفالات المبهرة التي خلبت ألباب ملوك وأمراء أوروبا والعالم، تخليدًا لنجاح مصر في وصل الشرق بالغرب. كما يوضح الكتاب بعض الصعوبات التي تم التغلب عليها بفضل كفاح ومثابرة العمال المصريين وتضحياتهم قبل أن تحل الآلة محل الإنسان، وهو ما يعُد إضافة قيمة للمكتبة العربية والباحثين في تراث قناة السويس.

مقدمة المترجم

إن الهدف من ترجمة كتاب «افتتاح قناة السويس – رحلة الملوك» عن اللغة الفرنسية، هو إحياء ذكرى مرور مائة وأربعين عامًا على الانتهاء من حفر قناة السويس في ١٧ نوفمبر عام ١٨٦٩م، ولفت الاهتمام وشد الانتباه إلى بعض مصادر تراثنا الثقافي الواسع المبعثر، والذي ما زال مجهولاً.

وفي إطار عمل موسوعي عن ثقافة قناة السويس، بدأت بترجمة أطروحة الباحثة الفرنسية «نتالي مونتل» بعنوان: «حفر قناة السويس، دراسة في تاريخ ممارسة التقنية»، صدرت عن دار "عين" بالاشتراك مع المركز الفرنسي للثقافة والتعاون. ثم بعد ذلك قمت بترجمة: «دليل رحلة ضيوف الخديوي لزيارة آثار مصر بمناسبة افتتاح قناة السويس ١٨٦٩م»، الصادر عن المركز القومي للترجمة، والذي وافق على استكمال نشر هذه السلسلة بتقديم هذا الكتاب الثالث.

لقد كانت عملية حفر قناة السويس عملية جريئة ومعقدة، إذ كان الهدف منها وصل البحر الأبيض بالبحر الأحمر، وهذا النجاح يرجع إلى مقاومة ومثابرة عمال الحفر المصريين طوال عشر سنوات لقهر الصحراء المقفرة، والتغلب على الصعاب قبل ابتكار الآلات الحديثة التي حلت محل الإنسان.

وقد منح محمد سعيد باشا، خديوي مصر، صديقه الدبلوماسي الفرنسي «فردينان دي ليسبس» حق تأسيس شركة القناة البحرية في ١٩ مايو ١٨٥٥م، واستغرقت الدراسات والأشغال التمهيدية أربع سنوات. كانت أول ضربة فأس في ٢٥ أبريل ١٨٥٩م – في بور سعيد – هي البداية الرسمية لحفر القناة، وانتهت الأشغال، وتم وصل الشرق بالغرب في عهد الخديوي إسماعيل.

وقد عبر الشيخ «رفاعة الطهطاوي» عن معاناة شق قناة السويس كضرورة لرفاهية البشر بما معناه :

« يا مصر لك المجد والعزة، فسوف نعيد فتح قناة عمر بن الخطاب العتيقة، فقد كان لأجدادنا فيما مضى شرف تنفيذ هذا العمل الخارق. إن شق الخليج لواجب مقدس. تتقلَّب الأرض وتُزمجر ما بقي الخليج موجودًا. افتحوا فيه طريقًا، إن شق بطن الخليج لمؤلم، ولكن بعد ذلك سوف تزول آلامنا إلى الأبد » *.

ويصف الشيخ رفاعة الطهطاوي وصل البحر الأبيض بالبحر الأحمر، قائلاً :

«نعم، ها هو خليج السويس العتيق، فضاء من الحصباء، وصحراء مكفهرة ومقفرة، سوف يخضعه البحر لسلطانه، ويطيل سواحلنا.

إن عشق هذا البحر للبحر الآخر، هو كعشق اللآلئ لصدور الحسناوات؛ هنالك ستذهب سفننا تتنزه نزهة الخُطّاب، ويهوِي إلينا من نحبهم من البشر» *.

* هذه الكلمات منقولة عن النص الفرنسي بالكتاب؛ ولم يتح لنا معرفة ما إذا كان « الطهطاوي » قد ألقاها بالفرنسية أم بالعربية. (المترجم).

الكتاب

صدر كتاب «افتتاح القناة – رحلة الملوك» باللغة الفرنسية في طبعة فاخرة مقاس (٣٩ X ٥٥,٥ سم). دون تاريخ. وهذا العنوان لا يخص في الواقع سوى القسم الأول من الكتاب المترجم، والمكون من جزأين.

ويوضح الغلاف اسم كاتب النص الأول «جيستاف نيقول» (G. Nicole)، ويقع في أربعين صفحة، ويشمل ست عشرة لوحة ألوان مائية، وصورًا ذاتية رسمها الفنان "إدوارد ريو" (E.Riou)، رسام سمو الخديوي، وشارك أوجين سيسيري (Cicéri) في تصميم الطبع باستخدام الحجر بالتعاون مع عدد آخر من الفنانين.

أما عنوان الجزء الثاني فهو : «رحلة رائعة عبر خليج السويس» ويشمل وحده خمس وعشرين لوحة رسوم مائية، رسمها «إدوارد ريو»، وكتب النص «ماريوس فونتان» (Maruis Fontane). وقد صمم «أوجين سيسيري» (E.Cicéri) نموذج الطبع على الحجر للرسم المائي بالألوان، ويقع هذا الكتاب الثاني فيما يقرب من ثمانين صفحة، وصدر في باريس أيضًا – دون تأريخ – عن دار "بول ديبون" (Paul Dupont)، ودار لاشوه (E.Lachaud)، وطبع في مطابع «ليمرسيه» وشركاه (Lemercier & cie). والكتاب الثاني سبق نشره منفصلاً تحت عنوان: «ألبوم الملوك – رحلة رائعة عبر خليج السويس» وكتب «ماريوس فونتان» مقدمة لا توجد في النسخة المهداة إلى الملوك والأمراء.

ويعد هذا الألبوم من المطبوعات النادرة، وقد بيعت بالمزاد طبعة فاخرة منه عام ٢٠٠٧ م في دار "بيار بيرجيه وشركاه" (Pierre Bergé & associés) بباريس، وكانت مجلدة بقماش قطني بركالين بنفسجي اللون، وكتب العنوان بحروف مذهبة، وبيعت بالمزاد نظير مبلغ ثلاثة آلاف يورو، بحسب ما ذُكر في الموقع الإلكتروني للدار.

وهذا الكتاب بجزأيه يثير تساؤلاً على جانب كبير من الأهمية، وذلك إذا ما أردنا البحث عن الغرض من نشره مصورًا بريشة الرسام «إدوارد ريو» رسام الخديوي إسماعيل.

والسؤال المطروح : هل صدر هذا الكتاب بناء على طلب «فردينان دي ليسبس»، رئيس شركة قناة السويس والمتحدث الرسمي باسمها، أم كان بناء على أوامر الخديوي إسماعيل والي مصر.؟

وأثناء قيامي بالبحث في وثائق قناة السويس المحفوظة بفرنسا، عثرت على رسالة كتبها الرسام « إدوارد ريو» يقترح فيها السفر إلى مصر لرسم احتفالات افتتاح القناة، ووجدت مخطوط مذكرة عُرضت على مجلس إدارة الشركة، بشأن اقتراح قدمه الرسام إلى الشركة، ومحضر موافقة المجلس على طلب الرسام «ريو».

فقد كان «ريو» رسامًا مشهورًا في ذلك الوقت، تنشر أعماله دار «هاشيت» (Hachette)، وله صلات بكل الجرائد والمجلات المصورة. وتحدد هذه المذكرة مهمة وطبيعة الرسوم المطلوبة التي يجب أن توضح الوضع الحالي للأشغال، وخاصة منظر ميناء بورسعيد، وتقدم بذلك تأريخًا مصورًا لأشغال القناة دون تكلفة باهظة بالنسبة للشركة. وتشير المذكرة إلى أن يسافر الرسام «ريو» من فوره إلى مصر لقضاء شهر أو ستة أسابيع، ويرسل إلى مختلف الجرائد المصورة رسومًا عن بور سعيد والقناة والإسماعيلية وغيرها، ويوقع في نفس الوقت الأوراق التي تتيح له بمجرد عودته طبع هذه الرسوم عن القناة في دار «هاشيت». ويخص الرئيس – فردينان دي ليسبس – باللوحات الملونة والرسوم الأصلية، وعندما يتم جمعها في ألبوم يقوم «دي ليسبس» بإهدائه إلى الإمبراطورة. ولم يطلب «ريو» غير ثمن التذكرة من باريس إلى القاهرة ذهابًا وإيابًا، ولم يطالب مقابل أعماله سوى تكاليف الإقامة.

ويبدو من هذه المذكرة أن المهمة جاءت بتكليف من مجلس إدارة الشركة، وأن الهدف منها هو جمع اللوحات والرسوم الأصلية في ألبوم يقدمه «دي ليسبس» إلى الإمبراطورة «أوچيني»، وزوجها نابليون الثالث، إمبراطور فرنسا.

ويؤكد المحضر رقم ٧٧٤ جلسة ٢٢ فبراير عام ١٨٦٩، وعنوانه «رحلة ريو الفنية إلى مصر، والتسهيلات المقدمة من الشركة»، موافقة الشركة على طلب الرسام «ريو»، وهذا نصه :

قرر المجلس :

نظرًا للطلب المقدم من «ريو» الرسام المشهور بشأن السفر إلى مصر لرسم مناظر الورش الرئيسية، والمخيمات ومدن الخليج، وإرسال المشروعات المرسومة لمختلف الجرائد المصورة أولاً بأول، وفي نفس الوقت إعداد الوثائق التي تتيح له عند عودته عمل طباعة فخمة عن القناة في دار «هاشيت».

ولأن «ريو» لا يطلب شيئًا سوى سداد مصاريف السفر من باريس إلى مصر ذهابًا وإيابًا، ولا يطلب مقابل الأعمال إلا الاستضافة.

ونظرًا لضرورة امتلاك تأريخ مصور لأشغال الإنجاز بعد الانتهاء من حفر القناة، دون تحميل الشركة مصاريف مبالغ فيها.

تقرر الموافقة على طلب «ريو»، على أن تقوم الشركة بسداد تكاليف السفر من باريس إلى القاهرة ذهاباً وإيابًا (درجة أولى). وعلاوة على ذلك يتقاضى مبلغ ١٠٠٠ فرنك مقابل مصاريف إقامته بمصر».

وما يثير الانتباه أن نجد (في نفس وثائق قناة السويس) رسالة وقعها «ريو»، يؤكد فيها تدخل الخديوي إسماعيل، وتكليفه بنفس المهمة، ويطلب من الرسام إضافة بعض الصور الشخصية.

ويمكن الاعتقاد أن الخديوي لم يرغب في أن يترك لرئيس الشركة «فردينان دي ليسبس» هذه المبادرة، وأراد هو إهداء الكتاب المصور باسمه، وكلف الرسام « إدوارد ريو» بجمع اللوحات والمادة التاريخية لإعداد ألبوم يهديه ولي عهده – الأمير محمد توفيق باشا – أثناء زيارته إلى أوروبا– إلى الملوك والأمراء الذين حضروا احتفالات افتتاح قناة السويس.

ونجد ذلك واضحًا في رسالة الرسام إلى "رويسينار" قنصل عام هولندا:

« في ٤ يونيو ١٨٧٠

سيادة قنصل عام هولندا،

أخبرني السيد «آنسلين» (Anslyn) في الإسكندرية بإحاطتكم علمًا بالمهمة الفنية التي كلفني بها الخديوي، والتي تكمن في إعادة نشر أهم أحداث تنفيذ وافتتاح قناة السويس في ألبوم فخم.

وإذ يريد سمو الخديوي أن أضع في الصفحة الأولى صورة أمير وأميرة هولندا، وصورتكم إلى جوار صورة «دي ليسبس» :

لذا أرجو من سيادتكم التكرم بإرسال هذه الصور الشخصية الثلاث في أسرع وقت، لأن العمل عاجل للغاية، وسوف يهديه الأمير ولي العهد إلى الملوك بنفسه أثناء رحلته المزمع قيامه بها إلى أوروبا.

كما طلب مني سمو الخديوي – علاوة على ذلك – لوحتي تصوير زيتي بحجم كبير تبرز صور الأمراء على المنصة التي أقيمت على شاطئ بور سعيد.

ويطيب لي أن ألفت نظر سيادتكم لضرورة الحصول على هذه الصور الذاتية، والتي كان لي شرف طلبها، وكذلك صورة فوتوغرافية لليخت "فالك" (Valk)، والذي ظهر على متنه أمير وأميرة هولندا يوم الافتتاح. وهذا الطلب الأخير من الأهمية بمكان، لأن اليخت يظهر في مقدمة إحدى لوحاتي.

نرجو – سيادة القنصل – التكرم برد إيجابي وسريع، وتفضلوا بقبول وافر التقدير.

توقيع « ريو »

ويمكننا القول بإيجاز أن لوحات الرسام إدوارد «ريو» هي صُلب الألبوم، لأنها جمعت بين أقسام الكتاب الذي أراد الخديوي إهداءه إلى الملوك والأمراء، تخليدًا لذكرى احتفالات افتتاح قناة السويس. وهناك طبعة أولى صدرت، وقد اطلعنا على نسخة منها، وهي نفس الطبعة التي تم بيعها في المزاد المشار إليه بباريس. وقد صدرت وحدها بعنوان: "ألبوم الملوك – رحلة رائعة عبر قناة السويس". ويتضمن هذا الألبوم صورة "فردينان دي ليسبس" في صفحة كاملة، بالإضافة إلى مقدمة بقلم الكاتب "ماريوس فونتان". وقد حُذفت هذه الصورة وكذلك المقدمة من الطبعة الفاخرة المحفوظة بمكتبة الإسكندرية، ولا نجدهما أيضًا في طبعة أخرى محفوظة بمكتبة هيئة قناة السويس بالإسماعيلية. وهذا ما يؤكد أن الشركة قد أعدت ألبومًا لم يوافق عليه الخديوي، فكلف « إدوارد ريو » بتنسيق كتاب الإهداء.

وبالدراسة المقارنة والتحقيق، نجد أن نص كتاب الشركة يتضمن شهادات تبرز عبقرية «دي ليسبس» وأمجاده، ويتجاهل جهود وتمويل الخديوي. ونذكر على سبيل المثال قول الأب «هياسنت» (Hyacinthe) :

« إنه عمل فرنسي، بلدنا فرنسا هي التي قامت بهذا العمل، هي التي ضمنت تنفيذ هذا المشروع وأبقت عليه، رغم السخريات التي وجهت للعبقرية. إن فرنسا هي التي اخترعت هذه الآلات المعجزة، وفجرت الصخور، فجعلت ماء القناة يجري ويلمع تحت شمس الصحراء، هذا الماء الذي سوف يربط بين العالمين ».

وأما "جيل فافر" (Jules Favère) فقد كان أكثر اعتدالاً :

" لم نعد في زمن تحرضنا فيه عقلية الغزو والتعصب الديني نحو الشرق، متعطشين لسلب الغنائم، بل يتقدم الغرب بخطى وطيدة وآمنة. فبعد بضعة أيام، وبفضل عبقرية الصناعة الفرنسية الممثلة في شخص إنسان حازم القرار، سوف تمتزج مياه الهند بمياه البحر المتوسط، وتسير نفس السفينة دون تحويل الشحنة من مرسيليا إلى كلكيتا، تجنبًا لبطء الملاحة المحفوفة بالمخاطر».

أما الكتاب الذي أهداه الخديوي فكان مشربًا بفكرة تخليد أعماله. بدأ بتقديم الملوك بالصورة والكلمة، ثم صورة الخديوي الشخصية، وأشار الكاتب "نيقول" – محرر جريد مصر (L'Egypte)– إلى "أعماله العظيمة وتأثيره شخصيًا...، وإلى التقدير الذي يحظى به هذا الأمير المستنير الكريم الذي تحمل ويتحمل المهام الصعبة من أجل نهضة الشعب، والذي جعل في مقدمة اهتماماته الصالح العام...، والمساهمة في تطور الزراعة والصناعة والتجارة...، وأنه ساعد بالجهد ورءوس أموال بلده في هذا العمل الضخم للمنفعة العامة".

أراد الخديوي إذن أن يكون ألبوم الإهداء تخليدًا لذكرى حفلات افتتاح قناة السويس، والذي ساهمت مصر في تنظيمه، وتحملت ميزانية البلاد نفقاتها. ويشهد التاريخ لقوة إرادة الخديوي إسماعيل وعزيمته حين أدرك سوء نية الدول الأوروبية واعتزم مقاومتها. وقد كتب المؤرخ "عبد الرحمن الرافعي" بأن سياسة الخديوي "سياسة تقتضي حظًا كبيرًا من الشجاعة والاستخفاف بالمخاطر، وفي سبيل هذه المقاومة غامر بعرشه، وضحى به فعلاً، وقليل من الملوك من يضحون بعروشهم في سبيل مقاومة المطامع الاستعمارية". ويدل إعداد هذا الإهداء الفاخر على عظمة مصر ومكانتها السامية كما ابتغى الخديوي.

ولا يغيب عنا أن نقدم ترجمة المقدمة التي تم حذفها من النسخة المهداة، خاصة أن كاتبها مؤرخ له عدة مؤلفات في سلسلة " التاريخ العالمي " (L'Histoire Universelle)، وكتاب بعنوان «البحرية التجارية وشق القناة» عام ١٨٦٨، وله مؤلفات عن تاريخ الإسلام، نذكر منها كتاب: «محمد»، (Mahomet) وكذلك كتابًا عن تاريخ مصر صدر عام ١٨٨٢ بعنوان : الأمصار (Les Egyptes).

ونلاحظ أن النص لا يقتصر فقط على تكريم «فردينان دي ليسبس» والجهد الذي بذله لتحقيق الهدف الذي «كرس له جهده»، ولكن أيضًا يبرز جهود العمال المصريين لنجاح هذا العمل العظيم، ويصف مدى دهشة المدعوين أمام رؤية الفلاحين في إعادة تمثيل مشاهد أشغال الحفر.

ويبدأ "فونتان" المقدمة بشعار الشركة باللغة اللاتينية :

« Aperire terram et dare pacem gentibus »

«فتحنا الأرض لنشر السلام بين الناس».

«سوف يشيد القرن التاسع عشر نصبًا تذكاريًا تخليدًا لعملية شق خليج السويس: شهادة عرفان عالمية محفورة على الحجر والبرونز».

وسوف يعبر المؤرخ بقلمه عن الصعوبات التي كان لابد على «فردينان دي ليسبس» التغلب عليها لتحقيق الهدف الذي وضعه نصب عينيه، ويبرز التقلبات التي تعرضت لها نفسه، والجهد الدائم الذي بذله لتحقيق مهمته: «قبل إعلان ساعة الانتصار أردنا – قبل ليلة الانتهاء من قناة السويس البحرية – اكتشاف سر إنجاز هذا العمل العظيم، فعبرنا الخليج من البحر المتوسط حتى البحر الأحمر، من بور سعيد إلى السويس».

«وكان معنا فنان مشهور، ريو، وسوف تعيد هذه الرواية إلى ذكراه المشاعر التي أحس بها وهو يسجل في ألبومه العجائب التي لفتت أنظارنا في كل مرحلة: هذا الميناء الواسع المفتوح أمام السفن على شاطئ يبتعد الملاحون عنه، وهذه المدن التي ولدت في صحراء جرداء تمامًا. وهذه الورش الصاخبة التي تظهر فيها آلات ضخمة وقوية لدرجة تبقي الدهشة بعد الإعجاب؛ وهذا النشاط وهذه الحياة المنتشرة في كل مكان، وهذا الطريق الصالح للملاحة، وأخيرًا تخطيطه الآمن الواسع الذي يكمل البحر، ويربط بين عالمين».

«شاهدنا ذلك ونقول إن هذه الصفحات أمام الرسوم تصور ما صارت عليه قناة السويس البحرية الآن، وكيف كان الخليج وهذه الصحراء التي قُهرت الآن، وكم كانت المثابرة ضرورية لإنهاء هذا العمل».

إن «فرديناند دي ليسبس» عندما كرس نفسه للعمل، كان يعتبر أن هذا العمل قد تم فعلاً، وأعلن عن قراره بهذه الكلمات في رسالة وجهها إلى «كوبدن»، عضو البرلمان الإنجليزي: جئت كصديق للسلام والتضامن الإنجليزي الفرنسي، أقدم لكم خبرًا سوف يحقق هذه الكلمة : «Aperire terram et dare pacem gentibus»، أي : « فتحنا الأرض لنشر السلام بين الناس ».

"لقد حان الوقت لتصبح هذه النبوءة حقيقة، إذ سقط الحاجز الذي يفصل الشرق عن الغرب، وتبحر السفن الآن من جميع البلاد بسلام في هذه القناة التي لم تحقق فقط وصل البحرين، ولكن أيضا لابد وأن تكون مقدمة عظيمة لفترة تاريخية كلها سلام".

ونجد هذا الشعار مختصرًا على قاعدة تمثال « فرديناند دي ليسبس ».



الميدالية أسفل قاعدة تمثال " دى ليسبس "

مضمون الكتاب

يلفت كتاب تخليد ذكرى احتفالات افتتاح قناة السويس الانتباه إلى أنه جمع بين مجلدين، وحدت بينهما لوحات رسمها بالألوان المائية الفنان «إدوارد ريو». ويتضمن تاريخ حفر القناة، إلى جانب رسم مشاهد الاحتفالات. ويعيد هذا المؤلف النادر ذكرى فترة احتلت فيها مصر مكانة مرموقة، فقد جاءها ملوك وسفراء العالم والصحافة العالمية للمشاركة في فتح الطريق البحري لوصل الشرق بالغرب من أجل التقارب بين البشر.

ساهم في صياغة كتاب الإهداء كل من الكاتب جيستاف نيقول (Gustave Nicole) والمؤرخ «ماريوس فونتان» (Marius Fontane). ونجد التلاؤم في الأسلوب يتآلف مع ألوان اللوحات المائية، ويبرز سرد الأحداث إنجازات تحققت على أرض مصر بفضل كفاح ومثابرة عمال الحفر من جانب، وما عرفته أشغال الحفر من تطور وابتكار آلات وماكينات حديثة للتغلب على الصعاب في الصحراء الجرداء.

وكان الاحتفال الديني قبل افتتاح القناة للملاحة – والذي بدأه رجال الأزهر بتلاوة القرآن الكريم، تلاه تسبيح رجال الدين الكاثوليكي – يبرز مدى التسامح والوفاق بين الأديان، وكان تنظيم هذا الاحتفال الديني بإيعاز من الخديوي إسماعيل.

ويسترجع مضمون الكتاب مشروع حفر قناة السويس، ويجمع بين أقوال الرحالة والأفراد الذين عرفوا الخليج في الماضي، وشهادات المعاصرين الذين حضروا أشغال القناة، ويستند إلى خطب المسئولين بالشركة، ومداخلات المقاولين والمهندسين بشأن الاختراعات التي توصلوا إليها.

وتصور لوحات «ريو» أيام الاحتفال الخمسة، وعبور القناة من البحر المتوسط إلى البحر الأحمر، من بورسعيد إلى السويس، وتوضح كيف ولدت المدن في الصحراء الجرداء، وكيف قامت الورش، وتوضح نشاط السكان، والمثابرة لإنهاء العمل.

تنظيم الاحتفالات

تطلبت احتفالات افتتاح قناة السويس استعدادات ضخمة، وكرس الخديوي جهوده لتخليد ذكرى إتمام شق خليج السويس، وفتح طريق ملاحي جديد يربط بين الشرق والغرب.

ويعد احتفال افتتاح قناة السويس، ودعوة الملوك والسفراء، مظهرًا من مظاهر الترف، وإسراف الخديوي الذي كبل البلاد بالقروض.

طلب الخديوي من "دي ليسبس" أن يأخذ التدابير اللازمة لاستقبال الملوك والأجانب، وعددهم ٦٠٠٠ شخصية، وأقيمت الهناجر في بضعة أيام لتستوعب ٦٠٠ شخص، وجهزت موائد متجددة، فقد أحضر الخديوي ٥٠٠ طباخ، و١٠٠٠ خادم من إيطاليا (تريستا، وجنوه وليفورن)، ومرسيليا. وبلغت تكاليف الحفلات والولائم مليونًا ونصف المليون جنيه تقريبًا.

ومسألة الديون هي الجانب المظلم في تاريخ الخديوي إسماعيل، لأنها السبب الذي أدى إلى انهيار بناء الاستقلال، وتدخل الدول الأجنبية في شئون البلاد المالية والسياسية.



المترجم، وبيده النسخة المهداة.

الدعوات

كان افتتاح قناة السويس للملاحة حدثًا عالميًا، وأراد الخديوي الظهور بمظهر العظمة أمام الملوك والأمراء والسفراء، واستدعى سمو الخديوي أيضًا ممثلي الصحافة العالمية، ورجالات العلوم والفنون والتجارة والصناعة، ليشاهدوا احتفالات افتتاح قناة السويس التي لم يسبق لها نظير في العالم فى ذلك الوقت.

ونجد من بين المدعوين عددًا من السائحين من ألمانيا، وروسيا، وإسبانيا، وعلماء وفنانين، ومندوبي تجارة من ألمانيا، وكذلك أعضاء اللجنة العلمية في برلين.

غادر الخديوي إسماعيل الإسكندرية في يوم ١٤ أغسطس ١٨٦٨م، على ظهر يخته «المحروسة»، متجهًا إلى أوروبا لدعوة ضيوف القناة، ومعظمهم من ذوي الرءوس المتوجة، وأصحاب النفوذ والسلطان المالي والسياسي. وعبرت إمبراطورة فرنسا عن رغبتها في أن تتصدر احتفالات فتح القناة. إمبراطورة

وصدر إعلان رسمي في جرائد العالم نصه: « سوف يتم افتتاح قناة السويس البحرية للملاحة الكبرى في ١٧ نوفمبر، وسوف يتم بمناسبة الافتتاح إعفاء السفن التجارية والدولية القادمة عند بور سعيد والسويس من الرسوم أثناء أيام ١٧و١٨و١٩و٢٠ نوفمبر١٨٦٩ ».

ولقي هذا الإعلان صدًى هائلاً، إذ يشير إلى تواريخ خالدة لن تُنسى، ويعلن عن إنهاء العمل العظيم الذي كرس له «دي ليسبس» نفسه. وفي يوم ٢١ يونيو صدر إعلان للمساهمين في تأسيس الشركة أن الافتتاح الرسمي لقناة السويس البحرية هو يوم ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ بناء على طلب الخديوي.

وتدفقت طلبات السفر إلى مصر، ونجد في وثائق قناة السويس قائمة بأسماء من دعاهم «فردينان دي ليسبس»، مذيلة بتوصيات من شخصيات مؤثرة. وكانت الطلبات تصل إلى الشركة قبل الاحتفال بعدة شهور. واحتفظ الخديوي لنفسه باختيار المدعوين.

ونذكر هنا على سبيل المثال طلبًا تقدم به – في ١٥ يوليو ١٨٦٩ – «فاليه» (Vallet) رئيس قسم الجراحة في مستشفى بمدينة «أورليان» (Orléans)، بشأن دعوته بصفته مساهمًا مؤسسًا بالشركة. وردت الشركة بأن «سمو خديوي مصر احتفظ لنفسه بتحديد الشخصيات التي سوف يتم دعوتها لحضور هذا الاحتفال، وسوف يأخذ كل التدابير لاستضافتهم كما يحلو له. أما في حالة إصراركم على السفر إلى مصر في هذه الفترة، فيمكننا تسجيل اسمكم على قائمة الشخصيات التي ترحب إدارة الشركة بتزكيتها وتسهيل وسائل الذهاب إلى الخليج بشروط ملائمة قدر المستطاع».

وتشمل قائمة المدعوين لافتتاح القناة، والتي سجلها «دي ليسبس»، خمسة وتسعين شخصية، بناء على التوصيات التي وصلته. وتوجد قائمة أخرى بأسماء من دعاهم الخديوي. ونجد رسالة بتاريخ ١٥ أكتوبر ١٨٦٩، من البارون «جيل دي ليسبس» يطلب من أخيه «فرديناند دي ليسبس» سبع دعوات أخرى، وذلك علاوة على الدعوات التي أعطاه إياها الخديوي شخصيًا لأصدقائه. ويوضح أن الشخصيات المقترح دعوتها قدمت لمصر خدمات جليلة، بل منها من شارك في إقامة جناح مصر في المعرض الدولي، ولم تجرؤ على طلب الدعوات من الخديوي.

وجاءت رسالة من واشنطن بتاريخ ٢٠ أغسطس ١٨٦٩، توصي بدعوة « دوكستدر» المراسل الخاص لجريدة "كولومبس" بعدما علموا من صحف الإسكندرية أن الخديوي دعا مائتين من أهم الصحفيين في أوروبا لحضور احتفالات افتتاح قناة السويس في شهر أكتوبر، وطلب «دي ليسبس» أن تقدم له قائمة بأهم الجرائد بهدف أن يرسل من جانب الباشا دعوات شخصية لحضور هذه الاحتفالات. وقدمت له قائمة من عشرين صحيفة مهمة، وتمت دعوة مندوبي الصحافة بالولايات المتحدة ليكونوا ضيوف الخديوي.

كان حفل افتتاح قناة السويس تتويجًا لنجاح هذا العمل الخارق. وقد كتبت الإمبراطورة «أوجيني» (Eugénie) بمجرد وصولها إلى زوجها نابليون الثالث، إمبراطور فرنسا، معبرة عن دهشتها: « وصلت إلى بور سعيد بسلام، استقبال باهر لم أشهد مثيلاً له قط طوال حياتي ».

قبل الافتتاح

قبل شهر من الافتتاح جاءت بواخر الشركات البحرية مكتظة بالركاب، البعض دعاهم كرم الخديوي اللا محدود، وآخرون جذبهم تلقائيًا أبهة الاحتفال، ومشاهدة نجاح العمل، وقام الخديوي بالترحيب بالملوك والسفراء، وسافر لاستقبالهم.

وصل الخديوي من الإسكندرية إلى بورسعيد على يخته الرائع «المحروسة»، بصحبة شريف باشا، ونوبار باشا، وحاشية كاملة من المسئولين المصريين لاستقبال أمير وأميرة هولندا على يختهما. وفي يوم ١٤ نوفمبر، وصل «فردينان دي بيست» وعائلته إلى بورسعيد، وفي اليوم التالي دخل إمبراطور النمسا على متن بارجة حربية في الميناء، وسط هتافات الملاحين وصوت طلقات المدفعية، وكان بصحبته اثنان من الوزراء الرئيسيين «دي ليست» (Beust) و«أندراسي» (Andrassy)، والأميرال «تيجيتوف» «Tegetoff» والبارون «بروتيش» «Protescht» سفير النمسا لدى الباب العالي.

وفي يوم ١٦ نوفمبر، منذ الساعات الأولى، دخلت سفن أخرى إلى بورسعيد وتلاحقت بسرعة، ومن بينها اليخت "بيلوزيوم" (Péluse)، أجمل بواخر مراسلات (بريد) الإمبراطورية، والذي اصطحب إلى بورسعيد أعضاء مجلس إدارة الشركة العالمية في الساعة الثامنة.

وعندما دخل اليخت «إيجل» (Aigle) إلى الحوض الكبير الذي كان مزدحمًا لدرجة يبدو معها مستحيلاً إتاحة مكان لحشد القادمين الجدد، شاهد الركاب أمام أعينهم منظرًا ضخمًا وجليلاً لأكثر من ثمانين سفينة، بينما ما يقرب من خمسين بارجة حربية قد اصطفت في الميناء، ترفرف عليها جميع الأعلام الأوروبية، وتتضاعف معها طلقات المدفعية. وقد شاركت مصر بأسطول مكون من ست سفن سوف تغادر بور سعيد إلى الإسماعيلية.

الاحتفال الديني

سبق افتتاح قناة الملاحة احتفال ديني، وإقامة شعائر إسلامية ومسيحية. فعلى شاطئ بور سعيد وأمام رصيف «أوچيني» أقيمت ثلاث منصات أنيقة، خُصصت الأولى (القريبة من الرصيف) لكبار ضيوف الخديوي. أما في الواجهة (بين المنصة الأولى والبحر) فقد نُصبت منصة لإقامة شعائر المسلمين جهة اليسار. وأما جهة اليمين، فنصبت منصة لصلاة الكنيسة المسيحية. ولقد كتب "ديسبلاس" (Desplaces)، محرر جريدة «خليج السويس»: «من مظاهر عظمة وكرم الخديوي، الذي أراد أن يرمز بذلك إلى وحدة واخاء البشر أمام الخالق، دون التمييز بين الشعائر الدينية، نرى ولأول مرة في الشرق التقاء العقائد للاحتفال معًا لمباركة حدث عظيم وعمل كبير».

وفي الساعة الواحدة بعد الظهر تقدم الموكب، خارجًا من شارع بور سعيد الرئيسي نحو المنصات ومر وسط صفين من الجنود المصريين. وأسفل المنصة وقف صغار البنات وقد ارتدين ملابسهن البيضاء التي أعدتها لهن راهبات الراعي الصالح (المسيح)، واللائى يُدرن بيت الأيتام في بور سعيد.

وقد بدأ المسيرة زكي بك، رئيس مراسم الخديوي، ثم لحق به ضباط الأساطيل. وبعد ربع ساعة جاءت أميرة هولندا، وبيدها ولي عهد مصر توفيق باشا ابن الخديوي.

وعزفت الموسيقى اللحن الوطني الفرنسي، وظهر العلم الفرنسي بين أعلام وأسلحة النمسا والمجر. وتقدمت الإمبراطورة «أوچينى» الموكب وقد أمسكت بذراع الإمبراطور «فرنسوا جوزيف» إمبراطور النمسا. ثم ظهر الخديوي إسماعيل و«فردينان دي ليسبس» الذي وضع الوشاح العثماني الأكبر الذي منحه إياه الخديوي إسماعيل.

وفوق منصة الشرف جلست الإمبراطورة «أوچيني»، وعلى يمينها الخديوي، ومن حولها أميرة هولندا، والأمير توفيق ولى عهد مصر، وسفير إنجلترا وإمبراطور النمسا، وولي عهد بروسيا، وهنري، أمير هولندا، والأمير موراء والكونت «كيزرلنج».

ووقف خلف الإمبراطورة كل من الأمير طوسون باشا، والأمير عبد القادر (أمير الجزائر)، وقد وضع الوشاح الأكبر لجوقة الشرف على ردائه الأبيض.

ووقف مفتي القاهرة الكبير على يسار منصة الملوك، مرتديًا معطفًا مبطنًا بفرو أخضر مطرز بالذهب، ومن حوله العلماء، وبطريرك الإسكندرية، وصاحب السيادة «بوير» (Bauer) وآباء القدس.

دوت طلقات المدافع من بعيد، ورتل علماء المسلمين بضع آيات من القرآن الكريم، وبارك رئيس الأساقفة الكاثوليكي القناة.

وكتب «أوجين أرنو» (Eugène Arnault) : « هذه المباركة من كبير الأساقفة الكاثوليكيين محاطًا برجال الدين المسلمين، وشريف مكة الشيخ الكبير الذي جمع كل جلال الشرق، كانت تضفي مظهرًا لعظمة نادرة الحدوث».

«هذه الصلاة بصوت مرتفع بلغات مختلفة، وهذه التراتيل الدينية وهذا البخور، وهذه الكلمات المؤثرة، وأصوات طلقات المدافع وسط الخيول الجامحة التي تضرب الأرض بحوافرها، وتشب وتصهل، كانت أكثر من شيء جميل، لقد كان أمرًا رائعًا».

وقد اخترت لوحة الاحتفال الديني لغلاف الكتاب المترجم، فهي تظهر للعيان أن مصر – إلى جانب حضارتها الإنسانية العريقة– هي مهد التسامح بين الأديان.

افتتاح قناة السويس

وبعد منح البركة، بدأ برنامج الاحتفالات، واستعد الأسطول للدخول في القناة البحرية لافتتاحها.

اليوم الأول : في بورسعيد

منذ الساعات الأولى ليوم ١٦ نوفمبر، دخلت السفن بورسعيد، وتلاحقت بسرعة، وفي الأفق نلاحظ سفنًا أخرى تتقدم، من بينها بيلوزيوم (Péluse) أجمل أحد بواخر شركة مراسلات الإمبراطورية (Messageries Impériales) تحمل أعضاء مجلس إدارة الشركة العالمية لقناة السويس البحرية.

ثم ظهرت مجموعة مكونة من أكثر من عشرين سفينة عن بعد، واقتربت بحيوية من الأرصفة. وأُعلن عن وصول «إيجل» يخت إمبراطورة فرنسا «أوچيني»، وفي هذه اللحظة انطلقت المدافع من كل الجهات، وردت السفن الراسية على الطلقات من داخل الميناء.

اليوم الثاني : من بورسعيد إلى الإسماعيلية

وفي يوم ١٧ نوفمبر، دخل أسطول الافتتاح إلى القناة. وفي الساعة الثامنة صباحًا أبحر اليخت "إيجل"، واتجه نحو القناة وافتتح المسيرة. وتلا "إيجل" يخوت إمبراطور النمسا، وأمير بروسيا والملوك الآخرين. ولحقت بهم "بيلوزيوم"، وبعدها السفن الأخرى وعددها ثلاثون تشكل عشر مجموعات، كل مجموعة تتكون من ثلاث سفن. وشكّل ترتيب الموكب مشهدًا رائعًا، ودوت الهتافات والصيحات، وظهر "دي ليسبس" على ظهر اليخت "إيجل"، وولداه على ظهر يخت إمبراطور النمسا.

وفي المساء، ووسط سكون وهدوء ظلام ليل بورسعيد، دوت طلقة مدفع، فأعطت الإشارة ببدء استعدادات حفل الافتتاح.

اليوم الثالث : الإسماعيلية

في يوم ١٨ نوفمبر صباحًا، تكون الأسطول من خمسين سفينة، مصرية وفرنسية، وإنجليزية ونمساوية، وألمانية وهولندية، وروسية وأسبانية، وإيطالية ونرويجية وسويدية، كلها مزينة بالأعلام.

وفي الساعة الثامنة، وطأت الإمبراطورة "أوچيني" المكان بقدميها، وذهبت على ظهر حصان إلى شاليه الخديوي في عتبة الجسر، وعادت على ظهر جمل إلى المدينة حديثة العهد. وفي الساعة الثانية بعد الظهر نزل إمبراطور النمسا والأمراء بدورهم إلى الإسماعيلية متجهين نحو قصر الخديوي، وفي المساء شهد ما يقرب من خمسة آلاف مدعو حفلاً راقصًا.

وقد وصف ممثلو الصحافة الفرنسية بإعجاب شديد حفلات وفرحة أهالي الإسماعيلية في ذلك اليوم. اجتمع ممثلو قبائل عرب الصحراء الليبية في الساحة الرملية الواقعة بين شاطئ بحيرة التمساح والقناة. وكانت خيام رؤساء العرب من أقمشة متعددة الألوان تعلوها الرايات مزينة من الداخل بكل فخامة الشرق، من السجاجيد، والبلور والأسلحة النادرة التي تجذب الأنظار، وقد أخذت هذه الزينة في المساء أشكالاً غير مألوفة في ضوء المصابيح التي ربطها العبيد السود في أوتاد الخيام.

وكانت الخيام متنوعة الألوان تشكل لوحة رائعة، فبعضها خضراء اللون ومزينة بالنقوش الملونة، مثل خيام حجاج مكة، وهناك خيام واسعة مزينة بسجاد رائع. أما خيمة الخديوي فكانت مبطنة من الداخل بالقماش الأزرق المقصَّب، وخصصت خيام للباشاوات، وخيمة لرئيس الدراويش الذي ظهر فيها بمعطفه المبطن بفرو من الحرير الوردي الفاتح مع الأبيض، وردائه المطرز باللون الأخضر.

وتصور بعض لوحات "ريو" أجمل المشاهد التي نالت إعجاب المستشرقين في القرن التاسع عشر.

وطلب الخديوي من كبار القبائل الأفريقية تنظيم حفل للفروسية لتكريم ضيوفه، شارك فيها ألف من صفوة الفرسان. وتزاحم الزوار وجاءت القبائل في قوافل صغيرة من كل الجهات. فكان العرب يمتطون الجمال والخيول، ويظهر شيخ كل قبيلة بحزامه المطرز بالذهب المزود بالأسلحة والمسدسات. وتقوم الفرقة الصغيرة بألعاب بهلوانية.

وتؤلف ملابس البدو البيضاء وبنادقهم الطويلة التي تشبه الرماح مع جمالهم بلونها الرمادي المائل للاصفرار – مشهدًا خلابًا عبر هذه الصحراء.

وقام بعض الزوار بزيارة مدافن الإسماعيلية ومقابر الموظفين والعمال الذين قضوا نحبهم، ويرقدون في رمال الصحراء التي أخصبوها أثناء الكفاح. ويقول "كانتان" : « لقد دفعت كل الرتب ضريبتها، مثل المهندسين والأطباء والموظفين والعمال ».

اليوم الرابع : من الإسماعيلية إلى السويس

في يوم ١٩ نوفمبر ترك الأسطول بحيرة التمساح متجهًا عبر القناة إلى البحيرات المرة، لتقضي السفن الليلة استعدادًا لدخول مياه البحر الأحمر في اليوم التالي. ومرت السفن أمام طوسون، ثم عبرت عتبة السيرابيوم، ووقفت كتيبة من المجندين على الشط ليقدموا للزوار مشهدًا مسرحيًا لأيام العمل.

وقد أثار إعجاب المدعوين مشهدًا مماثلاً عند مدخل عتبة الجسر، وصفه الصحفي «كامي بيليتان» في جريدة رابل (Rappel) قائلاً: "يقوم مائتان أو ثلاثمائة من العمال العرب والأوربيين بحفر الرمل بالفأس، ويلقون به بالجاروف، ويضعونه في قُفة أو في صناديق من الخشب تحملها الحمير أو الجمال على ظهرها...، وتأخذنا الدهشة عندما نرى القُفة المستخدمة في نقل هذه الكميات الهائلة من الرمال لفتح الطريق خلالها، ونندهش أيضًا من منتهى صغر الوسيلة رغم عظمة النتيجة." ويتساءل: "كم من الملايين من ضربات الجاروف تم نقلها في لهيب الشمس وفي قلب الصحراء، حتى تمكننا أن نبحر اليوم بكل هدوء بالباخرة إبحارًا رائعًا على طريق القوافل القديم؟".

اليوم الخامس: في السويس

في يوم ٢٠ نوفمبر غادر يخت الإمبراطورة بحيرة التمساح، ودخل البحر الأحمر في الساعة الحادية عشرة والنصف صباحًا، وتم العبور من البحر المتوسط إلى البحر الأحمر مباشرة. وأثناء النهار ألقت خمسون سفينة –جاءت من أجل الافتتاح– مرساها في ميناء السويس وقد ارتفعت فوقها الأعلام، وفي مقدمتها تمثال نصفي أقامه «دي ليسبس» تخليداً لذكرى «فاغرون» الذي فتح الطريق البري عبر مصر لإقامة المواصلات البرية بين الشرق والغرب.

وقد زارت الإمبراطورة «أوچيني» منطقة "عيون موسى" في يوم ٢١ نوفمبر، وفي نفس الوقت استمرت مسيرة السفن من البحر المتوسط، شاركت سبع وستون سفينة – تمثل معظم دول أوروبا – في افتتاح هذا العمل الضخم.

وكتب «شارل سوفيتر» في جريدة «ناسيونال» (National) يصف التغيرات التي حدثت في منطقة القناة: "لم أحضر منذ عشر سنوات إلى هذا البلد. لقد تغيرت معالمه، فقد كنا لا نجد في السويس عشبًا طوال ٣٠ فرسخًا، أما الآن فإن الحدائق في كل مكان. لقد أخصبت ترعة المياه العذبة الرمال الجافة، وازدهرت الحدائق، ونمت النباتات بسرعة غير معقولة".

القناة فخر مصر

لم يدخر الخديوي جهدًا ليجعل من احتفالية افتتاح قناة السويس حدثًا عالميًا، فقد رأى أن نجاح تنفيذ حفر قناة السويس بعد عشر سنوات من الكفاح والتضحيات يستحق هذه الأبهة التي تعبر في نفس الوقت عن شدة حبه لعظمة مصر، ورفعة شأنها أمام ضيوف القناة، ومعظمهم من ذوي الرؤوس المتوجة، وأصحاب النفوذ والسلطان المالي والسياسي في أوروبا.

لقد عاش الخديوي حياة البذخ، فأكثر من بناء القصور، وكان يسعى دائمًا إلى إبراز أمجاد مصر، لذلك اشترك في المعرض الدولي الذي أقيم في باريس ١٨٦٧، وأنفق في هذا السبيل وفي رحلته إلى باريس ملايين الجنيهات، وكان غرضه أيضًا الظهور بمظهر العظمة. ونالت مصر الجائزة الذهبية في هذا المعرض.

لجأ الخديوي إلى الاستدانة، فاقترض (في عام ١٨٦٨) قرضًا يقارب ١٢ مليون جنيه، أنفق منه على حفلات افتتاح قناة السويس مبلغ مليون ونصف مليون جنيه تقريبًا.

أما عن تكاليف الاحتفالات فيمكن الرجوع – على سبيل المثال – إلى حسابات تأجير سفينة "بيلوزيوم" من شركة مراسلات الإمبراطورية، والتي بلغت ٧٥٠٠٠ فرنك لمدة شهر، بالإضافة إلى ١٥ فرنكًا غذاء المسافر، سواء أثناء الرحلة أو في الخليج. وكان الجنيه في ذلك الوقت يساوي أربعة فرنكات تقريبًا.

وقد عثرنا في وثائق قناة السويس على رسالة البارون «جيل دي ليسبس»، كتبها في ١٥ أكتوبر ١٨٦٩، أي قبل الافتتاح بشهر، إلى أخيه «فردينان دي ليسبس» بشأن استدانة الخديوي، وتدخل دول أوروبا الكبرى خاصة سفراء فرنسا، والنمسا، وإنجلترا، لمساندته والسعي للصلح بينه وبين اسطنبول. ويعبر "جيل دى ليسبس" شخصيًا في هذه الرسالة عن اعتقاده أن الديوان في تركيا لن يضع أي عائق آخر أمام الخديوي، على الأقل حتى وقت افتتاح القناة، وأن الدول الكبرى اتخذت موقفًا طيبًا لتهدئة الخلاف بين الخديوي والسلطان. ويقترح السفراء على الخديوي البقاء على الوضع الراهن (le statu quô)، وعدم الاستدانة في المستقبل إلا بإذن الباب العالي.

لقد تحملت مصر مصاريف الاحتفالات، ونذكر في هذا الصدد أن مصر سددت التزاماتها للشركة طوال مدة أشغال القناة التي بلغت ٢١٢,٨ مليون فرنك، وهو ما يقارب تكاليف المشروعات الأولى سنة ١٨٥٥، كما أكد ذلك الباحثة الفرنسية «نتالي مونتل» في رسالة دكتوراه بعنوان : « حفر قناة السويس – المشروع والتنفيذ دراسة في تاريخ ممارسات التقنية » (دار عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، ٢٠٠٥).

كانت احتفالات افتتاح قناة السويس تمجيدًا لجهود مصر في نجاح تنفيذ حفر القناة وربط الشرق بالغرب، واليوم تساعد القناة في رخاء مصر، والسلام بين الشعوب. فشكرًا لمن ساهم معي في إحياء ذكرى هذا الحدث التاريخي المشهود، تحت رعاية الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس. كما أشكر المركز القومي للترجمة برئاسة أ.د. جابر عصفور على دعمه نشر هذا الكتاب.

ولا يغيب عني شكر المهندس جلال عبد اللطيف الديب الذي راجع المادة العلمية، وشكري وعرفاني إلى كل من الفنان الخطاط أحمد صقر، والأثري والشاعر أحمد على منصور على تنميق الترجمة العربية.

وإذا استطعنا بهذا العمل توجيه نظر الدارسين إلى ضرورة العناية بمرحلة عرفت مصر فيها نهضة جعلتها في مكانة الدول الكبرى، فإن هذا الكتاب يكون قد حقق بعض ما رجوت.

دكتور عباس أبو غزالة



غلاف النسخة المهداة

الكتاب الأول

افتتاح قناة السويس

رحلة الملوك

INAUGURATION DU CANAL DE SUEZ

VOYAGE

DES SOUVERAINS

TEXTE PAR

G. NICOLE

AQUARELLES D'APRÈS NATURE ET PORTRAITS

PAR

RIOU

PEINTRE DE SON ALTESSE LE KHÉDIVE

افتتاح قناة السويس

رحلة الملوك

جيستاف نيقول

لوحات ألوان مائية وصور ذاتية على الطبيعة

ريو

رسام سمو الخديوى

صمم الطبع على حجر

أوجين سيسرى

ترجمة وتقديم

عباس أبو غزالة

وإني مقتنع أن لا شيء مستحيل على العمال المصريين

وأنهم سيصبحون قريباً هم الأفضل في ورشنا. وقبل نهاية أشغالنا

سوف تملك مصر عدداً كبيراً من العمال المهرة بما فيه الكفاية

لتنفيذ أعظم الأعمال "

أحد رواد أشغال القناة


سمو الإمبراطور أمير بروسيا


سمو فرنسوا جوزيف
إمبراطور النمسا


الإمبراطورة أوجيني


سمو أمير هولندا


أميرة هولندا

الملوك

الملوك

يعد يوم افتتاح قناة السويس (في السابع عشر من نوفمبر عام ١٨٦٩) حدثًا تاريخيًا، فهو الطريق البحري الذي يربط أوروبا مباشرة بالشرق الأقصى، ومن ثم فقد أصبح منذ ذلك الوقت أحد الأعمال المجيدة التي يفتخر بها هذا القرن الغني بالإنجازات الجريئة والمؤثرة.

ولعل ما يميز هذا التاريخ بطابعه المتفرد هو حضور عدد من أشهر وأجلِّ الزعماء في وقت واحد على أرض مصر، حيث حضور إمبراطورة فرنسا، وإمبراطور النمسا وأمير بروسيا، وأمير هولندا، وسفراء روسيا وإنجلترا، رؤساء أجلاء ومشهورون. هذا المشهد الخارق والخلاق سوف يخلد ذكرى الحاكم الذي أحسن إعداده.

وأثناء صيف عام ١٨٦٩، وبينما كان «فردينان دي ليسبس» يعلن أمام المساهمين قرب افتتاح القناة، سافر سمو الخديوي إسماعيل الأول إلى أوروبا ليدعو الملوك إلى احتفالات الافتتاح.

وكانت الإمبراطورة "أوچيني" أول من قبل هذه الدعوة، فقد حرص الإمبراطور نابليون- كما صرح بذلك فيما بعد في حديث إلى مجلس الشيوخ والبرلمان- على وجود الإمبراطورة في مصر، تعبيرًا عن تقدير فرنسا لعمل يرجع الفضل في إنجازه إلى مثابرة وعبقرية أحد الفرنسيين.

وفي بداية شهر أكتوبر تم الإعلان في مصر عن خبر في غاية الأهمية، أن جلالة فرنسوا جوزيف الأول، إمبراطور النمسا، وملك المجر و"بوهيما" (Bohème) قد وعد بأن يحضر بنفسه لتكريس هذا الإنجاز المتقدم الذي يتم افتتاحه.

وهكذا يجتمع في مصر ولي عهد أسرة "هاسبورج" القديمة العظيمة، وزوجة إمبراطور فرنسا، في ظل ضيافة واحدة في بلاط حفيد محمد علي.

وقد انضم إلى هؤلاء الضيوف البارزين سمو «فرديريك جيوم»، ولى عهد بروسيا.

وكانت الزيارة الودية التي قام بها أمير بروسيا إلى ملك النمسا – قبيل هذه الرحلة- قد أكدت للاثنين مشاعر التقدير والمودة المتبادلة بينهما.

وأخيرًا سعى كل من أميرة وأمير هولندا إلى حفل بحري صميم، ليمثلا بلدًا كانت فيه البحرية أحد أمجاده، وظلت فيه واحدة من أكثر الصناعات ازدهارًا.



الخديوي إسماعيل باشا

الخديوي

مما لا شك فيه أنه كان يكفي تأثير ذكر اسم مصر وحده، بما له من سحر، وهذا العمل العظيم الذي تم إنجازه، لجذب عدد هائل من الحضور إلى احتفالات القناة، ولكن يمكننا أن نؤكد على أن التقاء كل هذه المظاهر في العلوم والآداب والفنون والصناعة والتجارة، إنما يرجع إلى تأثير شخصية الخديوي، والتقدير الذي يحظى به هذا الأمير المستنير رفيع القدر، والذي لم يكن ليعوقه شيء في المهمة الجسيمة للنهوض بهذا الشعب بدأب لا ينقطع.

إلا أن من بين وسائل هذه النهضة، أن وضع الخديوي على رأس اهتماماته خدمات الصالح العام، بما له من عقلية عملية بمعنى الكلمة. فقد كان موضوع اهتماماته الدائم هو التقريب بين الأجزاء المختلفة من الدول، وتسهيل حصول مصر سلميًا على الرجال والمواد القادمة من أوروبا، والمساهمة في التطور السريع في الزراعة والصناعة والتجارة.

فنحن نرى كل عام شقًا للموانى، وافتتاحًا للقنوات، وإقامة للأرصفة والجسور والسدود، كما نرى مد شبكة طرق السكك الحديدية على طول البلاد. وأخيراً – وبإشارة منه – تم تجديد وتوسيع رئة العاصمة وتجميلها في بضعة شهور.

وقد كان إسماعيل الأول أيضًا بنّاءً عظيمًا، وندرك بغير عناء أنه قد ساعد بجهد ورءوس أموال بلاده في هذا الإنجاز الكبير من أجل المنفعة العامة، وذلك العمل الذي أُطلق عليه "حفر قناة السويس البحرية".

ومن ثم فقد حضر ملوك أوروبا، أو أفدوا سفراءهم استجابة لدعوة حاكم مصر.



جنرال إنياتيف



كونت أندرسى



بارون بيست

السفراء

السفراء

نظرًا لغياب الملكة وأفراد العائلة، فقد نال شرف تمثيل إنجلترا السير إليوت (Elliot) سفير ملكة بريطانيا في اسطنبول. وقد كان السير «هنري – جورج إليوت» من عائلة عريقة، إذ كان جده لأبيه حاكم عام البنغال، وشغل والده منصب «الكونت دي مانت الثاني» (Minte)، وشغل على التوالي وظيفة اللورد الأول في المملكة، وكذلك وظيفة حامل الأختام الخاصة. وهو نفسه قد أدى العديد من المهام الدبلوماسية بمهارة ونجاح، ويعرف جيدًا مشكلات الشرق.

وقام الجنرال "إنياتيف" (Ignatieff) – سفير روسيا في اسطنبول– بمهمة تمثيل حاكم بلاده، القيصر إسكندر. وفي معاهدة باريس عام ١٨٥٦، في فيينا وبخارى (Boukhara)، والصين، واليابان، كانت لقدرات وإمكانات «إنياتيف» كل تقدير بما له من ذهن قوي وبصير في نفس الوقت. ويعتبر الجنرال «إنياتيف» اليوم من أمهر الدبلوماسيين الأوروبيين.

وقد كان صاحب الجلالة، الإمبراطور والملك «فرانسوا جوزيف الأول»، رافقه كل من «دي بيست» (de Beust) رئيس مجلس وزراء النمسا، و«أندراسي» (Andrassy) رئيس وزراء المجر. ونحن نعرف الدور المهم الذي قام به هذان الرجلان بالدولة في المملكة النمساوية – المجرية، ومساهمة وطنيتيهما المستنيرة في ربطهما بنظام يحترم عادات واستقلال كلا العنصرين الأساسيين لهذه الإمبراطورية، ولا نجهل كذلك تأثيرهما على مؤسسات الدولة.

وقد رافق الإمبراطورة «أوجيني» عدد من الشخصيات سنذكر أسماءهم في سياق التناول، ونفس الشيء بالنسبة لموفدي الحكومات الأخرى.

وبينما نحن على عجلة الآن، لنتفق على أنه من الإنصاف أن يدخل في المشهد أخيرًا أصحاب المبادرات الأوائل، والعمال، الأبطال الحقيقيون لهذا العمل.



رويسينار



دى ليسبس



لاڤالى

دي ليسبس، رويسينار، ولافالي

يرجع إلى «فرديناند دي ليسبس» المجد المزدوج في إعداد وتنفيذ هذا العمل الضخم الذي سوف يظل اسمه مرتبطًا به مدى التاريخ، كما سوف يبقى مرتبطًا به ستة عشرعامًا من حياته في أحلامه وجهوده وكفاحه وكل كيانه. ومع ذلك من لا يذكر أن العمل لم يكشف عن كل هذا الإنسان، وخاصة ليفسر هذه الطاقة الهائلة والدءوبة التي انتهت بالتغلب على كل الصعاب، وإلى تتويج أعماله بنجاح دائم طوال حياته.

ذكاء خارق وقوي، وطبيعة مرنة وصارمة في نفس الوقت، وشجاعة وثقة بالنفس لا يزعزعها شيء، ومعرفة عميقة بالناس ودوافع تحركها، وملامح بهيجة وطالع رحب، وأخيرًا له القدرة على الجذب والإقناع. هذه الصفات كلها تميز في الحقيقة الرجل الدبلوماسي. فقد أظهر "دي ليسبس" أنه يمتلكها على أعلى درجة خلال السنوات الخمس والعشرين التي قضاها في السياسة على التوالي، في البرتغال وتونس ومصر وهولندا وإسبانيا وإيطاليا وغيرها، هذه السنوات التي جعلته يثق في إمكانية تحقيق أحلامه.

ومع ذلك لم تكن هذه السنوات تكفي لضمان نجاح المشروع الذي كان يتصور لزمن طويل أنه عمل خيالي. ولكن المثابرة والحماس الدائم، وحب الصعاب، والتفاؤل الذي لا يتزعزع مطلقًا لدى رئيس الشركة، هي مرجع تفسير سر نجاحه.

وعلاوة على ذلك فإن له قلبًا ويدًا لا يفتقدان صواب الفكر، وشجاعة تصل الى حد الجسارة، وقوة بدنية، ونشاطًا جسمانيًا يشبه نشاط أشهر الفاتحين.

ومن غير شك أن قلمي لن يتمكن من أن يوفي هذه الشخصية المتقدة والمركبة، والتي جسدها شخصية دبلوماسي، ورائد، وشاعر.

لقد كان من حُسن طالع "دي ليسبس" أن التقى برويسينار، أحد الوكلاء الذين يتصفون بالمهارة والعزيمة والإخلاص، على النحو الذي لا يمكن وجوده إلا في الأصدقاء الذين لولا مساعدتهم لانهارت المشروعات، أو تباطأت نحو الهدف.

ونظرًا لاضطراره للسفر باستمرار من الشرق إلى أوروبا لنشر آرائه والدفاع عنها أينما كان، فقد كان يترك في مصر ممثلاً له أمينًا ليقوم بالنيابة عنه في تولي مسئولية الحفاظ على مصالح المشروع في الموقع الذي يتم إنجاز العمل فيه. وقد كان هذا الوكيل واحدًا من الرجال الذين يحظون بمودة حكام مصر.

ويمكن القول أن بعض الصعاب التي ترجع إلى طبيعة الأمور قد أمكن تسويتها الواحدة بعد الأخرى، وقد كان يبدو أنه لا يمكن مواجهتها. ويرجع الفضل في هذا النجاح إلى حسن تقدير الخديوي لشخص "رويسينار".

ويقيم "رويسينار" في مصر منذ عام ١٨٤٣، وعمل قنصلاً عامًا لهولندا منذ عام ١٨٥١. وفي عام ١٨٥٤ قام بمساعدة "دي ليسبس" للحصول على امتياز أشغال الخليج، وذلك بتأثيره الشخصي على سعيد باشا، الذي كان قد جاء إلى الحكم.

وقد تم تعيينه – حينئذ- وكيلاً أعلى للشركة تحت الإنشاء، وممثلاً لدي ليسبس في مصر. وقد تأكد حمله لهذا اللقب عام ١٨٥٨، بعد نجاح الاكتتاب الأول. وفي عام ١٨٦١ قدم استقالته بوصفه الوكيل الأعلى، وعُين نائبًا شرفيًا للرئيس، وظل يحتفظ بهذا اللقب إلى الآن.

وقد حصل "رويسينار" على لقب ضابط جوقة الشرف، وكبير ضباط إكليل البلوط، وكبير ضباط المجيدية، وفارس "وسام الأسد الأعلى" الهولندي.

وكان من بين من شاركوا في العمل "لا ڤالي"، الذي قام بتنفيذ العمل الأكثر أهمية منذ ضربة الفأس الأولى في مؤسسة "هاردون"، وحتى آخر جهد لكراكات مقاولات «بوريل» و«لاڤالي». ليس فحسب لأنه أنجز ما بدأه آخرون، ولكن لأنه قام بإنجازه في أسرع وقت مما كان في استطاعتهم عمله، ولأنه سبق الزمن الذي كان محددًا لتسليم القناة البحرية للملاحة، وذلك بفضل إدخال آلات قوية وذات إمكانيات عالية لم تكن الصناعة الميكانيكية تعرفها حتى ذلك الحين.

وفيما بعد سنصف الكراكات والرافعات، ولا يسعنا سوى تكريم هذا الذي قام باختراعها وأجاد صنعها، واستخدمها لمصلحة المهمة التي كلف بها.

كان "لافالي" كشريكه "بوريل" – الذي اختطفه الموت في العام الماضي– خريج مدرسة الهندسة متعددة التقنيات «بوليتكنيك» (Polytechnique). وحصل في يونيو عام ١٨٦٩ على جائزة الميكانيكا التي وضعها «مونتيون» (Montyon)، وقد حاز على وسامي جوقة الشرف (Légion d´honneur)، وقائد (commandeur) في أكثر من جهة أجنبية.



وصول إمبراطور النمسا إلى بور سعيد

وصول سمو إمبراطور النمسا إلى بور سعيد

ونحن في يوم ١٥ نوفمبر، ومنذ ما يقرب من شهر، منحت مصر نفسها للأجانب بفضل الضيافة الكريمة للخديوي الرائع. وتحملت الغزو السلمي للعلماء والفنانين ورجال الأدب، وممثلي التجارة والصناعة، أي أنه باختصار غزو المدعوين.

إلا أنه حان اليوم الكبير، فمن أسوان، ومن الإسكندرية، والقاهرة على النيل، وعن طريق السكة الحديد، سارعت الجماهير للتجمع في بور سعيد على شاطئ البحر المتوسط عند مدخل القناة، والذي كان ما يزال مجهولاً حتى هذا الوقت.

بدأ وصول المدعوين الرسميين، وفي البداية دخل الخديوي بور سعيد على اليخت «المحروسة». وكان في استقبال سمو الخديوي ضيوفه العظام، يرافقه معالي شريف باشا وزير الداخلية، ونوبار باشا، وغيرهما من كبار المسئولين في مصر.

وفي اليوم الثالث عشر، ألقى اليخت "فالك" (Valk) مرساه، وعلى متنه سموا أمير وأميرة هولندا.

وكان من المنتظر وصول إمبراطور النمسا في اليوم الخامس عشر، ولكن كان البحر هائجًا في اليوم السابق، حتى أن جلالته لم يستطع مغادرة "يافا" حيث كان في انتظاره الأميرال "تيجيتوف" (Tegetoff)، وبدأنا نروح ونجيء ونسأل عن الخبر، واستبد بنا القلق، إلى أن انطلق فجأة دوي المدافع. كان المشهد ساحرًا خلابًا يجذب ريشة الرسام.

كانت الساعة التاسعة صباحًا، والسماء صافية، ولكن الأمواج هائجة.

يتزاحم الجمهور على جوانب الأرصفة، بين الأعلام التي تهزها الرياح، وتذهب القوارب وتعود بقوة المجداف.

وعلى المرسى وفي الميناء تقف السفن الحربية مصطفة، رائعة الجمال تحت ساريات ترفرف عليها الأعلام عاليًا، وقد حددت عارضات الصواري العالية والمنخفضة بنقاط سوداء، والملاحون يترقبون في ثبات وسكون. يندفع هتاف وتهليل طويل من كل الصدور، وتدوي المدافع من جديد من جوانب السفن. مرحى يا لها من فرحة! وتظهر السفينة جريف (Greif) بين الأرصفة، وتتهاوى بعد قليل في أكثر مياه الميناء هدوءًا، وتلقى أخيرًا مرساها.

ومنذ تلك اللحظة أصبح "فرنسوا جوزيف الأول"، إمبراطور النمسا، وملك المجر وبوهيما (Bohème)، ضيفًا على خديوي مصر، إسماعيل الأول.

وظهر بريق من السعادة في عيني الإمبراطور الذي وصل قبل إمبراطورة فرنسا بيوم واحد، أي في الوقت المناسب ليقدم لها التحية عند وصولها إلى الميناء. وقد كنا على حق بأن نتخيل أن البحر كان هائجًا البارحة، وكان يدك بضراوة شاطئ سوريا، ولكن كان من الخطأ أن نعتقد أن عاصفة باندفاعها يمكن أن تحول دون بادرة مجاملة أحد أبناء «هاسبورج».

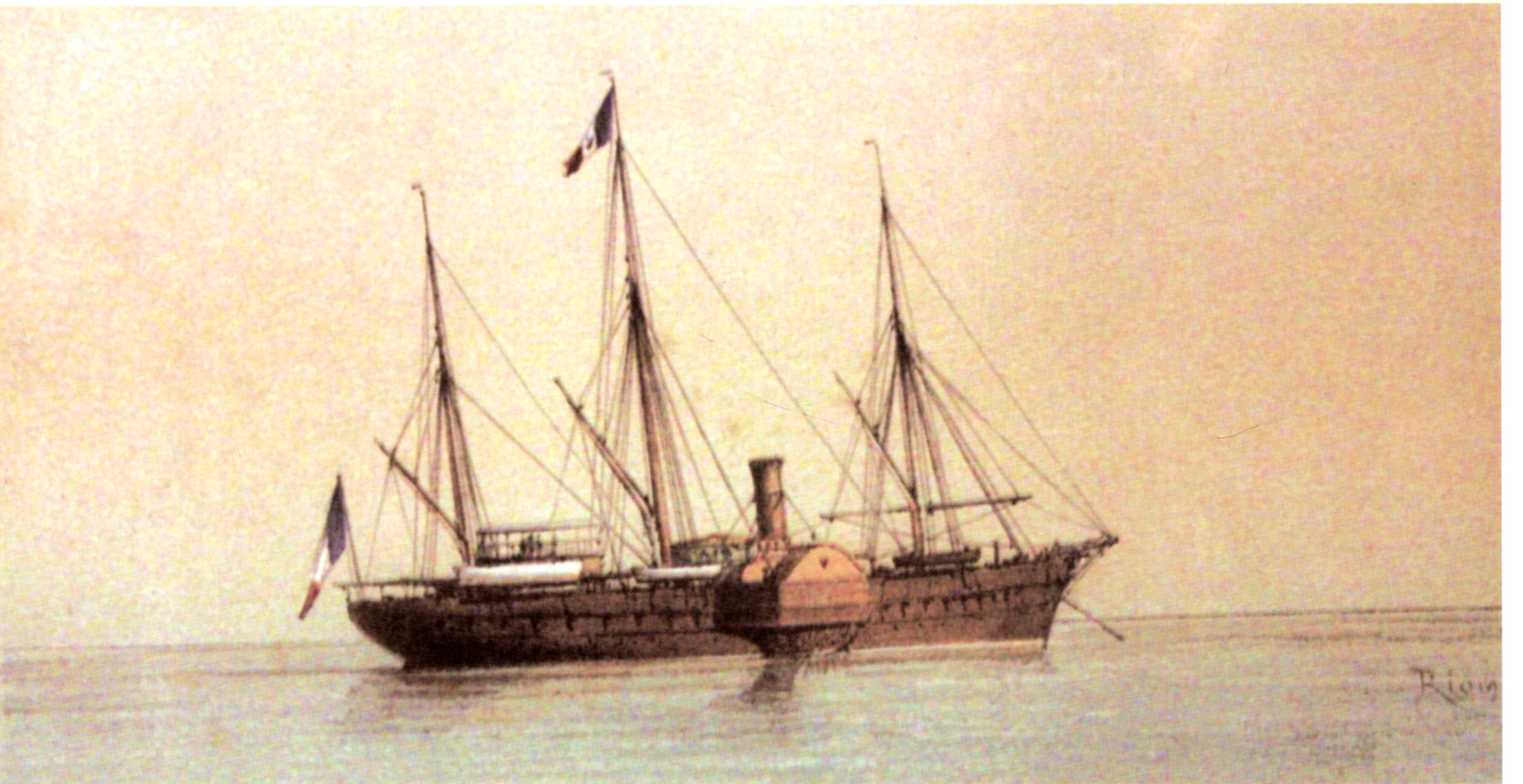
ورغم الرياح والأمواج، والنصائح بتوخي الحذر، أراد الإمبراطور الإبحار من «يافا»، تاركًا برًا كلا من "دي بيست" (Beust)، و"أندراسي" (Andrassy).

لقد اندفع الإمبراطور في أحد القوارب، ومعه جنوده، وردته الأمواج المتربصة، وطأطأ أكثر البحارة جرأةً رؤوسهم، ولكن الإمبراطور كان مصممًا على المضي قدمًا.

تحطم الزورق عندما اقترب من اليخت "جريف"، وتم ربط السفينة، وصعد الإمبراطور على اليخت، ووصل مبتلاً ومرهقًا وقد هده الإعياء، ولكن كان على شفاهه ابتسامة، لقد صعد إلى السفينة، وسيصل في الميعاد.



دخول يخت الإمبراطور "إيجل" بورسعيد .



اليخت "إيجل" فى المرسى

دخول اليخت "إيجل"

ويوم ١٦ نوفمبر، وصلت منذ الفجر سفن أخرى إلى مرسى بور سعيد. وفي الساعة الثامنة أعلنت طلقات المدفعية عن اقتراب أمير بروسيا، وبعد قليل كان استقبال سموه الملكي بكل مراتب الشرف التي تتناسب مع مترلته.

ثم أُعلن عن ظهور مجموعة سفن في الأفق، إيجل (Aigle) يرافقه عدد كبير من السفن الحربية، يحمل على متنه من ستمثل إمبراطور فرنسا وسط هذا التجمع الكبير من الشعوب في هذه الاحتفالات التي ستكون زينتها وجمالها.

اقترب يخت الإمبراطورية مسرعًا، وبعد قليل رفرف علمه عند ممر مدخل الميناء. وانطلق دوي المدفعية من السفن في المرسى وفي الميناء.

وقف الملاحون من كل أساطيل البحرية فوق عوارض الصواري وبين الزينات، يطلقون الهتافات المتواصلة، ويرد عليهم صياح الجماهير العريضة المتكدسة على الشاطئ.

وعندما تهادى «إيجل» ببطء ليدخل في الحوض الواسع أمام «جريف» (Greif)، نرى جلالة إمبراطور النمسا يقف على قمة السفينة بزي المراسم مكشوف الرأس، وأثناء تبادل الإمبراطور والإمبراطورة أول تحية، عزفت موسيقى النمسا لحن الملكة «هورتانس» (Hortense).

وبمجرد أن ألقى اليخت "إيجل" مرساه، صعد الخديوي على متن السفينة للترحيب بالإمبراطورة. وبعد ذلك تقدم كل من جلالة "فرنسوا جوزيف"، وسمو أمير بروسيا، وأمير وأميرة هولندا، لتقديم التحية للمسافرة الجليلة على ظهر السفينة.

وقد تم تنظيم أكثر من ثمانين سفينة في صفوف، منها ما يقرب من خمسين سفينة حربية.

وفيما يلي توزيع الأساطيل:

أسطول مصر : ٦ سفن.

أسطول فرنسا : ٦ سفن.

أسطول إنجلترا : ١٢ سفينة.

أسطول النمسا : ٣ سفن.

أسطول الاتحاد الكونفدرالي لألمانيا الشمالية : ٥ سفن.

أسطول روسيا : سفينتان.

أسطول هولندا : سفينتان.

أسطول السويد والنرويج: سفينتان.

أسطول الدانمارك : سفينة.

أسطول إسبانيا: سفينتان.

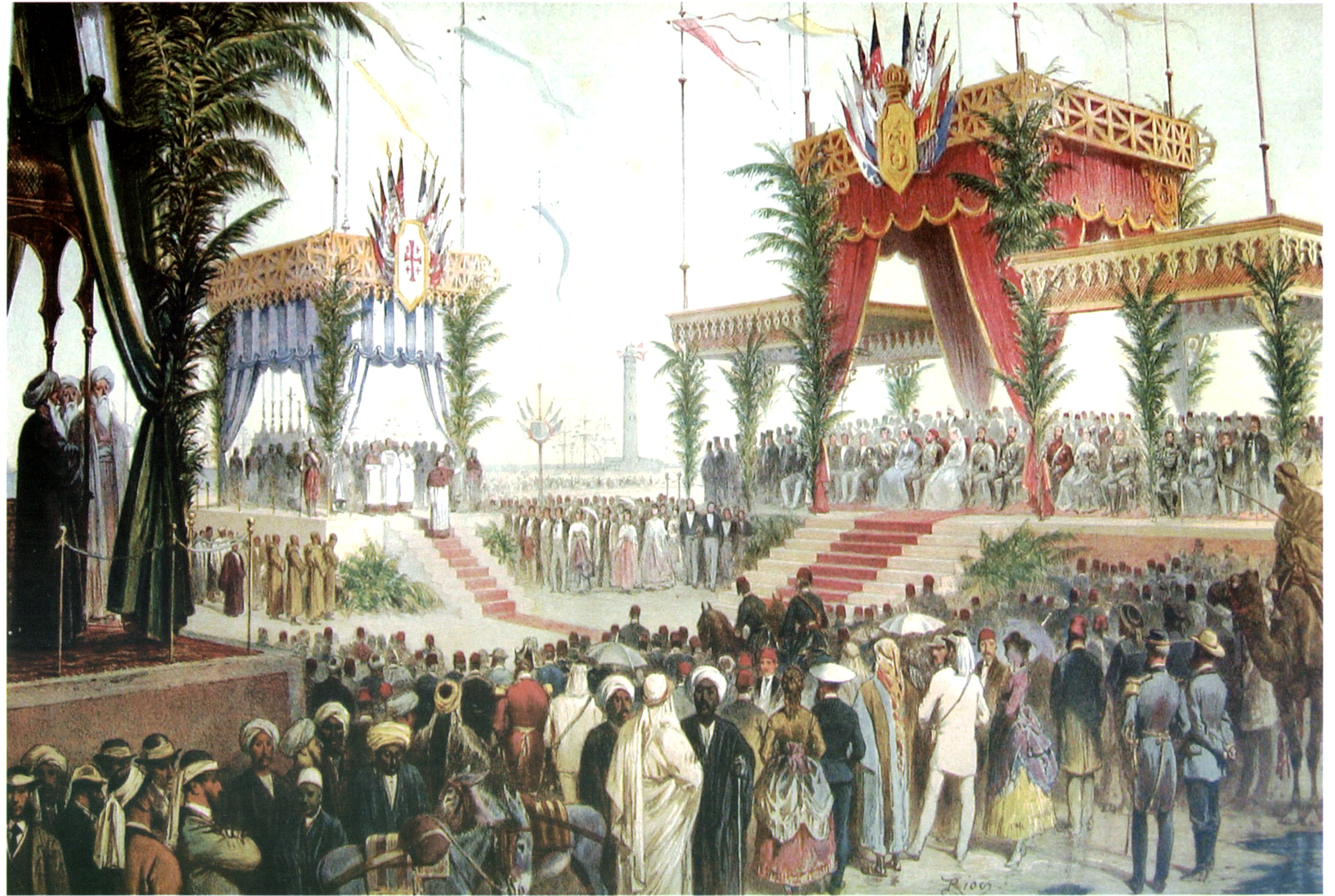
واضطر أسطول إيطاليا بقيادة الدوق "أوست" (Aoste) للعودة إلى إيطاليا على أثر وصول الخبر بمرض الملك «فيكتور عمانويل».

ولم يستطع أسطول البرتغال الوصول في الميعاد.

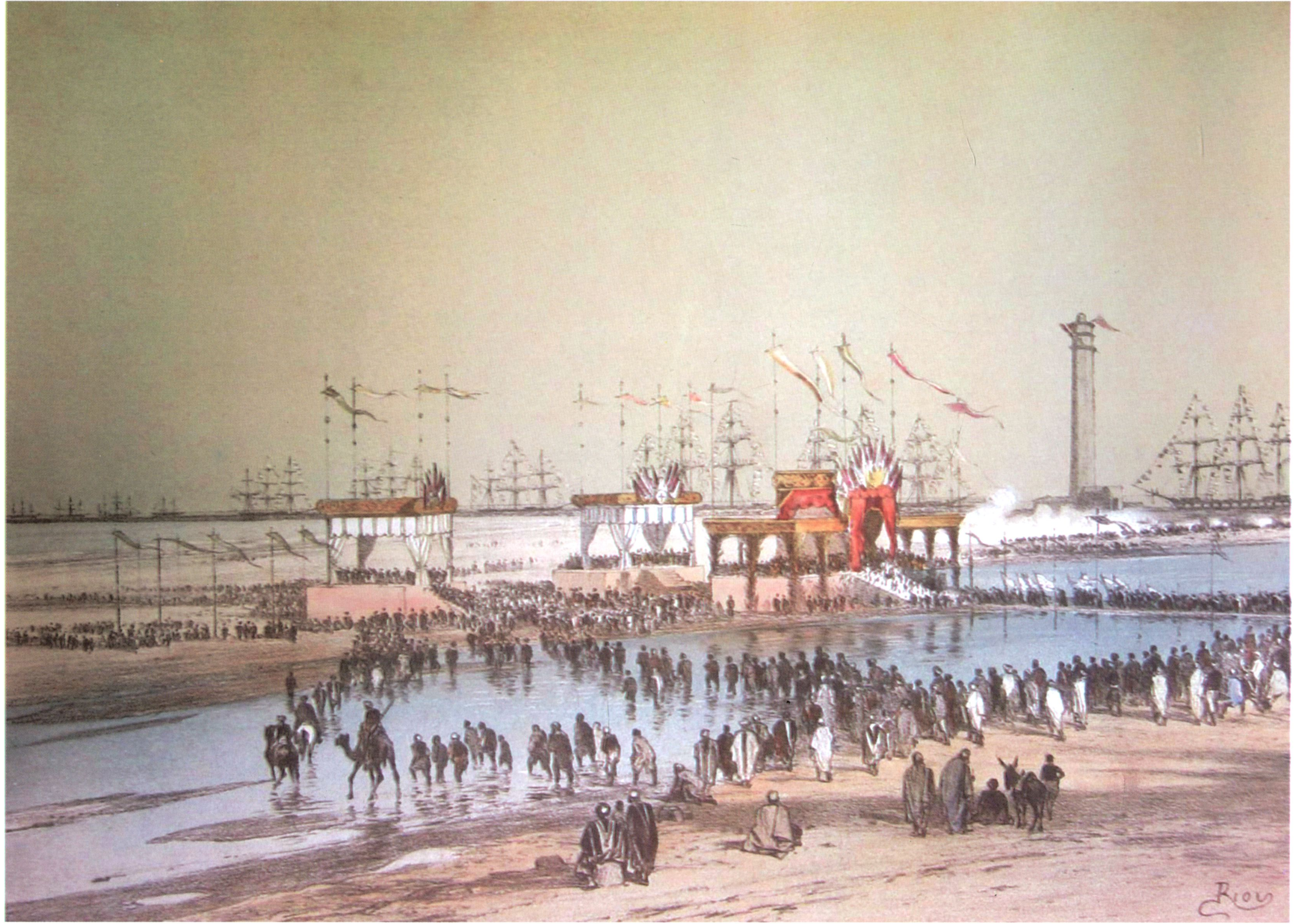
ومن بين الاثنتى عشرة سفينة التي شكلت الأسطول الإنجليزي، كانت توجد خمس مدرعات.

وقد تأثرت الإمبراطورة «أوچيني» من هذا المشهد، فأرسلت البرقية التالية إلى الإمبراطور:

« بور سعيد في ١٦ نوفمبر، وصلت إلى بور سعيد بسلام، استقبال باهر لم أشهد قط مثيلاً له طوال حياتي ».



منصة الملوك



الاحتفال الدينى على شاطئ بورسعيد .

الاحتفال الديني
على شاطئ بور سعيد

سبق افتتاح قناة السويس احتفال ديني، أشرف على تنظيمه «لاروش» (Laroche)، مهندس الشركة في بور سعيد، فتم تشييد ثلاث منصات على الشاطئ أمام رصيف «أوچيني»، المنصة الأولى تواجه البحر، وكانت مخصصة للملوك، والمنصتان الأخريان تقابل إحداهما الأخرى؛ فإلى اليسار منصة لإقامة شعائر المسلمين، وإلى اليمين منصة لإقامة القداس المسيحي.

وخلال الليل ما بين يومي ١٥ - ١٦ نوفمبر، دفعت الرياح الجنوبية الغربية الأمواج بشدة، فوصلت بالقرب من المنصات، وكان لابد من أن يتم بسرعة تعلية أرضية متماسكة وعريضة لتكون كافية لاستعراض الموكب.

وعلى ذلك يبدو مكان الاحتفال من بعيد أشبه بجزيرة صغيرة لا يمكن الوصول إلى بعض أماكنها إلا من خلال معبر.

لقد كان الجو رائعًا. وقرب الساعة الثانية، وعندما أعلنت طلقات المدفعية أن ضيوف الخديوي قد أخذوا أماكنهم لبداية الاحتفال، كانت اللوحة التي رآها الحاضرون لا يمكن لهم أن ينسوها أبدًا.

فالسماء في الأفق زرقاء صافية، تقطعها صواري وأشرعة السفن المزينة بالأعلام، والتي ترسو على طول الرصيف الغربي. وعلى اليمين فوق ركام ترابي، تم تشييد المنار الجديد وكأنه كتلة واحدة. وأخيرًا في الصف الأول وسط الرايات والأعلام والسرادقات، أقيمت المنصات من أقمشة الجوخ الفضفاضة المرتفعة، والمزينة بشعارات النبلاء، وأوراق الشجر تشكِّل مظلات فوق هذا الحشد المهيب.

ويكمل هذه اللوحة جمهور من شتى الأجناس البشرية، يطوقها إطار متعدد الألوان.

وفي الوسط وفي أول صفوف المنصة الرئيسية، وقف كل من الإمبراطورة "أوچيني"، وإمبراطور النمسا، والخديوي، وأمير بروسيا، وأمير وأميرة هولندا. وعلى يسار أمير هولندا جلست زوجة سفير إنجلترا، وأليوت (Elliot) سفير إنجلترا، والأمير مورا (Murat).

وعلى يمين أميرة هولندا، جلس محمد توفيق باشا، أمير وولي عهد مصر، والأمير "هوهينلوه" (Hohenlohe)، ومدام "إنياتيف"، وزوجها سفير روسيا.

وفي الصف الثاني جلس الأمير "طوسون باشا"، وسعادة شريف باشا، ونوبار باشا، وشاهين باشا، و"فردينان دي ليسبس"، والأمير عبد القادر، ودي بيست (Beust)، "وأندراسي" (Andrassy)، والبارون "بروتشكتش" (Protectsch)، وأمير "ألب" (Albe)، وبحضورالسيدات "دي بويز" (Poëze)، "ودي نادياك" (Nadaillac)، ودي سانسي (Sancy)، و"دي بارابير" (Parabère)، والآنسات دي "ألب" (Albe)، "ولِيرمينا" (Lermina)، و"ماري ستيوارت" (Stuart) وغيرهم.

وأخيرًا نرى في الحشد اللامع الذي يشغل المنصة كلاً من " جورج دي هانوفر"، والأميرال "تيجيتوف" (Tegetoff)، وباريس، والأميرال الإسباني، والعقيد "دورنج" (Doring)، والجنرال "دوآي" (Doüay)، ودوق "هويسكار" (Huescar) وكبار المسئولين المصريين مثل زكي بك، و"بورجيار" بك (Burguière)، و"إرام" بك، وخيري بك، "وريزا" بك (Rizza) حاكم بور سعيد، و«بيهيك ديبوي دي لوم» (Béhic Dupuy de Löme)، و«روسيل» (Russel) من جريدة التايمز (Times)، و«كاليمار دي لا فايت» (Calemard de la Fayette)، ولافالي (Lavalley)، وليون دونا (Donnat Léon)، وغيرهم.

وفي هذه الأثناء يستمر إطلاق المدفعية. ويقف الشيخ السقا إلى جوار كبير القضاة، والمفتي الأكبر، والعلماء، وبعد تلاوته القرآن، توجه إلى الله بالدعاء ليبارك العمل الناجز.

لقد أضيف إلى عظمة الشعائر الإسلامية الصارمة، فخامة الدين الكاثوليكي، فأقام صاحب السيادة كورسيا (Curcia) – مطران الإسكندرية – قداسًا، فهل هناك من حاجة للتعبير عن انطباع مؤثر يهز المشاعر لمشهد العقيدتين وقد كانتا أعداء في الماضي، واليوم تتآلفان وتوحد بينهما الشعائر والصلاة.

توقف دوي المدفع، ويترل سيادة "بوير" (Bauer)، وهو كاتب رسولي، ثلاث درجات من الكنيسة، ويبدأ الحديث، فينساب صوته المتدفق وإلقاؤه المبين، فيمتلك الأسماع. كلمات طيبة تسترجع الصعوبات من جديد، وتشيد بالعمل المجيد الذي تم إنجازه بفضل الرعاية المستنيرة والكريمة لإسماعيل الأول، وبفضل المؤازرة الطيبة من الحكومة الفرنسية، والتي تمثلها هنا الملكة العظمى، بفضل مبادرة وجهود "فردينان دي ليسبس" الدءوبة، والتي يفتخر الخطيب المفوه أن يستطيع – في هذا اليوم الرائع– أن يدوي اسمه في أصداء السماء الفسيحة.

وقد قدم أيضًا الشكر إلى إمبراطور النمسا على حضوره، ليقدم شهادة جديدة لها قيمتها عن ربط العالمين والوصل بين كل الشعوب.

وأخيرًا، تجد كل أمة نصيبًا من الثناء في هذا الخطاب المقدس، والذي لا يمكن لبضع سطور أن تبرز روعته وقيمته.



دخول الملوك قناة السويس عند بور سعيد .

دخـــول الملـــوك

قنـــاة الســـويس عنـــد بور سعيد

أخيرًا جاء اليوم الذي شهد رسميًا إتمام قناة السويس البحرية، وتكريس نجاح "دي ليسبس".

إن يوم ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ تاريخ لن يمحى.

دوت طلقة مدفع مع تباشير الفجر تعطي إشارة الاستعدادات.

وفي ضوء الصباح الصافي، تهيج المدينة المتيقظة، ويتأجج الميناء بالقوارب الخفيفة التي تميل أشرعتها البيضاء مع النسيم، وتبعث الحياة من جديد وتتدفق على أسطح الجسر الذي عاد مشرقًا حتى الساريات حيث ترتفع الرايات.

وفي الساعة الثامنة إلا دقائق، تندفع التشكيلة البحرية بقوة الرفاسات، وفي المقدمة اليخت « إيجل». وتشرف «دي ليسبس» بصحبة الإمبراطورة على اليخت الإمبراطوري.

وفي الساعة الثامنة تمامًا، دخل «إيجل» القناة بعد أن تخطى المسلتين الموضوعتين في مقدمة الضفاف، وتدوي الهتافات وينطلق المدفع، إنها لحظة مهيبة.

وتسير السفن الواحدة بعد الأخرى حسب الترتيب التالي:

اليخت "جريف" (Greif)، وعلى متنه جلالة إمبراطور النمسا، الذي ترك مكانه مجاملة للإمبراطورة "أوجيني".

على اليخت "جريل" (Grille) سمو أمير بروسيا، وعلى اليخت "فالك" (Valk) أمير وأميرة هولندا.

وعلى المركب الحربي "ربيد" (Rapid) السير "إليوت"، سفير إنجلترا في اسطنبول. وعلى السفينة الروسية "أركونسيا" (Archontia) القائد إنياتيف (Ignatieff)، سفير روسيا في اسطنبول.

وبعد ذلك تأتي "إليزابتا" (Elisabetta)، و"جراجانو" (Gragano)، و"فورْبان" (Forbin) وعليها الأمير عبد القادر، والبيلوزيوم (Péluse)، وعليها مجلس إدارة قناة السويس، والسيد "بيهيك" (Béhic)، مدير مراسلات الإمبراطورية، والفنانون والمهندسون والصحفيون الذين دعتهم شركة السويس، ثم سفن شركات الملاحة الكبيرة التي تأخذ الطريق بين أوروبا والشرق الأقصى.

وسافر الخديوي إلى الإسماعيلية ليلاً على إحدى سفنه، فسبق سموه المدعوين ليستقبلهم بنفسه عند مدخل بحيرة التمساح.



عبور الجسر.

عبور الجسر

في الساعة الواحدة والربع، عبرت اليخوت من أمام القنطرة بين تلين عليهما كتابات بحروف ضخمة من الزهور والخضرة. ونقرأ من الناحية المقابلة لشاطئ آسيا: "إلى إسماعيل مدينة القنطرة". ومن جانب شاطئ أفريقيا نقرأ: " إلى الإمبراطورة أوچيني".

وتستمر الرحلة، ونمر بالكيلو ٥٤، حيث وضعت كراكات "بوريل" و"لافالي"، ونمر عبر الفردان بمناجم الجير الذي تلمع صفحته البيضاء في ضوء الشمس. ثم ندخل عتبة الجسر وقد احتل سكان الضواحي جوانبه.

وعتبة الجسر عبارة عن تل من الرمال ارتفاعه عشرون مترًا، ويمتد إلى ما لا نهاية. وكان لابد من شق القناة، وتثبيت الضفتين عبر ركام من الأتربة الهشة.

وقد تم في البداية استخدام عشرين ألف فلاح لرفع هذه الأنقاض الضخمة في النهار تحت حرارة الشمس، وفي الليل على ضوء المشاعل، وعمل هذا الحشد من الرجال لمدة شهور، وتم رفع أربعة ملايين متر مكعب، قفة من بعد قفة.

وقد تم حفر نفس الكمية تقريبًا حفرًا جافًا بالآلات الخاصة بالمقاول "كوفرو" (Couvreux)، والذي سوف يظل اسمه مرتبطًا بهذه المرحلة من العمل، والتي شاع لزمن طويل أنها غير قابلة للتنفيذ.

ومن رصيف التحميل يوجد سلم خشبي من مائة وعشر درجات، يقود إلى قمة التل، حيث أقيمت مظلة الإمبراطورية على أكمة.

ومن هذه المنطقة المرتفعة، وفي تلك الساعة، كان المنظر البديع.

في المواجهة على شاطئ آسيا، تمر تحت أقدامنا صحراء سحابها أصفر رمادي، حتى سلسلة الجبال الزرقاء التي تسد الأفق، وتحرك الرفاسات البواخر فتسيرها في المياه الهادئة في قاع الخندق الضخم. وفي اليسار ترسم القناة انحناءً كبيرًا نحو "الفردان"، لتستأنف سيرها –بعد ذلك– في خط مستقيم حتى بور سعيد. وعلى اليمين – في نهاية الجنوب– الضلع المتفرع الأزرق الضارب إلى البنفسجي من جبال عتاقة (أي السويس)، وهذا يعني أنه قد تم عبور بحيرة التمساح، والبحيرات المرة، وتحقق الهدف واكتُسب المجد !

إن عتبة الجسر أول مرحلة، حيث يمكن مشاهدة السويس: قديمًا كان التشجيع، واليوم مكافأة هذا العمل العظيم.



مخيم الإسماعيلية

مخيم الإسماعيلية

تتلاحق المشاهد بسرعة، وتضطرب الفرشاة والقلم، فبعد لوحة المشهد البحري، كان المشهد الطبيعي لوحة بديعة.

أما نحن فيسعدنا إذا أعدنا رسم الأحداث الرئيسية لهذه الأيام، والتي تحفل كل ساعة منها بأحداث مفاجئة جديرة بتصوير روعتها.

في لحظة دخول أسطول الملوك إلى بحيرة التمساح، خرج من الطرف الآخر ثلاث سفن حربية مصرية، جاءت من السويس بعد رحلة سريعة من دون عائق. ودوى رشق المدفعية والهتافات من كل الجهات، وعلى متن اليخت "إيجل" أخذت الإمبراطورة بيد "دي ليسبس" في تأثر، وقدمته إلى الجماهير التي تضاعفت هتافاها. ثم جاء الخديوي الذي كان قد وصل من قبل لتحية ضيوفه العظام.

وتزينت الإسماعيلية لهذا الاحتفال، وزينت المدينة الشابة شوارعها الفسيحة والمخططة بشكل واضح منظم بساريات خاصة، تعرف بساريات مدينة البندقية. وكانت الأعلام على نوافذ المنازل المتناثرة، ولا تنتظر الواجهات إلا الليل لتبث أنوارها.

وبين المدينة وترعة المياه العذبة امتدت صفوف الخيام البيضاء المخصصة للضيوف. وبالقرب من هذا المكان أقيم عنبر ضخم مزود بموائد مليئة بالخير طوال الوقت. واحتلت مخيمات عربية المساحة بين ترعة المياه العذبة والبحيرة.

ومن أقطاب الصحراء جاءت قبائل بدوية عادة ما تهاب الاقتراب من المدن، وعلى رأسها الشيوخ آتين على الجمال، أو على خيول سريعة. وأسرعوا بنصب خيامهم أمام الترعة، حيث يبدو أمام أعينهم المندهشة أسطول السفن العملاقة وقد اصطفت على خط واحد. ولكن كانت هذه القبائل تثير الفضول، أكثر مما تحمل على الدهشة.

لم يمل الأوروبيون النظر إلى هؤلاء الفرسان لروعة بشرقم النحاسية وعيونهم البراقة، وقد أضفوا كل الترف على مطاياهم وأسلحتهم، مرتضين لأنفسهم اللباس الخشن الذي يلتفون به وكأنهم الملوك.

فعلى العكس، لا يرد كرمهم متطفلٌ، ولا يسدلون أستار الخيمة أمام الغريب الذى يحوم حول الخيمة، حيث تسير النساء محجبات، والأطفال نصف عراة، ويقدمون الشُبُك (البايب) والقهوة بكل توقير لكل من يأتي ليجلس على حصيرهم.

ويعد قاضي القاهرة، والمفتي، وشيخ الجامع الأزهر، هم المجموعة الأكثر تقديرًا واحترامًا في هذه المدينة العائمة، والتي يُعد الحجاج فيها بالمئات.

ها هي الشمس تميل إلى الغروب، وتُحيي المدافع انطواء النهار، وتنزل الأعلام. وبعد قليل، في هذا البلد، يغيب الغسق، ويسدل الليل ستاره.

حان الوقت لتزدان المدينة والمرسى بالنور.



نزهة في الإسماعيلية

نزهة في الإسماعيلية

في الثامنة من صباح اليوم التالي، امتطت الإمبراطورة فرسًا، واندفعت بسرعة تجاه الجسر، يرافقها موكب أنيق من الفرسان، وتبع الموكب الأمير "طوسون" في عربة.

وبعد أن قامت بزيارة العتبة وشاليه الخديوي، عادت إلى الإسماعيلية، ولكن هذه المرة على ظهر جمل بسنامين، غير عابئة بما ليس في الحسبان من مشقة. وينطلق هذا الحيوان برقبته الطويلة الممتدة نحو الأرض، يشق الهواء مسرعًا، لا يكاد يترك الوقت للبدو المتفرقين للنظر بإعجاب لمرور الفارسة الغريبة والساحرة.

وحوالي الساعة الثانية نزل إمبراطور النمسا، وأمير وأميرة هولندا، ولحقوا بالإمبراطورة في القصر الجديد للخديوي.

وتزاحم حول القصر جمهور هائل من الأجانب، ومن أهالي البلد من الضواحي.

وفي الوقت الذي أخذ فيه كبار الشخصيات أماكنهم في العربات للقيام بنزهة في المدينة، قام الشيوخ بأداء ألعاب الفروسية، حيث يمتطون خيولهم، أو يعتلون الجمال، وترضخ الحيوانات لإرادة أبناء الصحراء الشجعان، فتهرع وتنتفض من تحتهم، فيدفعونها إلى الأمام ويرفعونها، ويلجمونها بقوة فيدفعون بها فجأة إلى الخلف على باطن ركبها.

وأثناء ذلك، تتقاطع وتتصادم الرماح الطويلة المزينة بخصلة من شعر الخيل، ثم ينطلق – بعد قليل – البارود من البنادق اللامعة، وتندفع عُصبة يثيرها الصوت والرائحة، وتهيج كدوامات متأججة، وتصيح صيحات عنيفة، وتثير الرمال من حولها.

إلا أن الموكب تحرك ببطء، يرأسه الإمبراطور "فرانسوا جوزيف"، والإمبراطورة "أوچيني"، في عربة تجرها أربعة خيول. ولحق بهما في عربة مماثلة أمير بروسيا، وأميرة هولندا.

وبعد ذلك وصل الأمير "مورا" (Murat) في عربة يقودها بنفسه، تتبعها عربات مختلفة تحمل وصيفات شرف الإمبراطورة وأميرة هولندا.

وعلى بعد خطوات من عربات الملوك، كان الخديوي في عربة أنيقة يقودها بنفسه، ويجرها جوادان أشهبان.

وسبق الموكب السريع مروضو الخيول، يصاحبهم مجموعة مختارة من حملة أقواس الخديوي.

حفل راقص في قصر الإسماعيلية

حفل راقص في الإسماعيلية

وفي مساء يوم ١٨ نوفمبر، جمع بين ضيوف الخديوي حفل راقص بالقصر الجديد الذي شُيد في الإسماعيلية في سرعة كأنما بفعل السحر.

وإذا كانت الاحتفالات المصرية - إذا صح القول- تتميز بطبعها العالمي، فإن هذا الحكم ينطبق على ما كان عليه هذا الاحتفال بما فيه من ملوك وأمراء، وسفراء ووزراء، وكبار ضباط، وعلماء وفنانين، وتجار وصناع ومسئولين. وكان هناك ممثلون لكل البلاد، ولكل الطبقات، وذوي الشهرة والمجد.

كان حفلاً للإخاء العالمي، وعرضًا مهيبًا لم يشهد أحد له مثيلاً قط، ومصر وحدها استطاعت تقديمه، ويشرِّف الخديوي أن يهبه للعالم، ويوفِّيه للتاريخ.

وللقلم والفرشاة أيضًا أن يخلدا ذكرى تناغم الألوان المترامية المتحركة الأطراف، حيث تمتزج الألوان الصارخة مع تدريجات الألوان اللطيفة، كبريق اللباس العسكري، وروعة الأزياء، وتلألؤ الزخارف، والأكتاف المتوجة تحت أضواء السرايا.

وفي الساعة العاشرة تدافع جمهور غفير تحت شرفة ذات أعمدة، وعزفت الموسيقى العسكرية سلام النشيد النمساوي، لحن الملكة "هورتانس" (Hortense).

وتم الإعلان عن وصول إمبراطور النمسا، ومن بعده إمبراطورة فرنسا. ثم أُعلن أيضًا كذلك عن وصول سمو أمير بروسيا، وأمير وأميرة هولندا، ووقف الخديوي على أعلى درج المدخل يستقبل ضيوفه العظام.

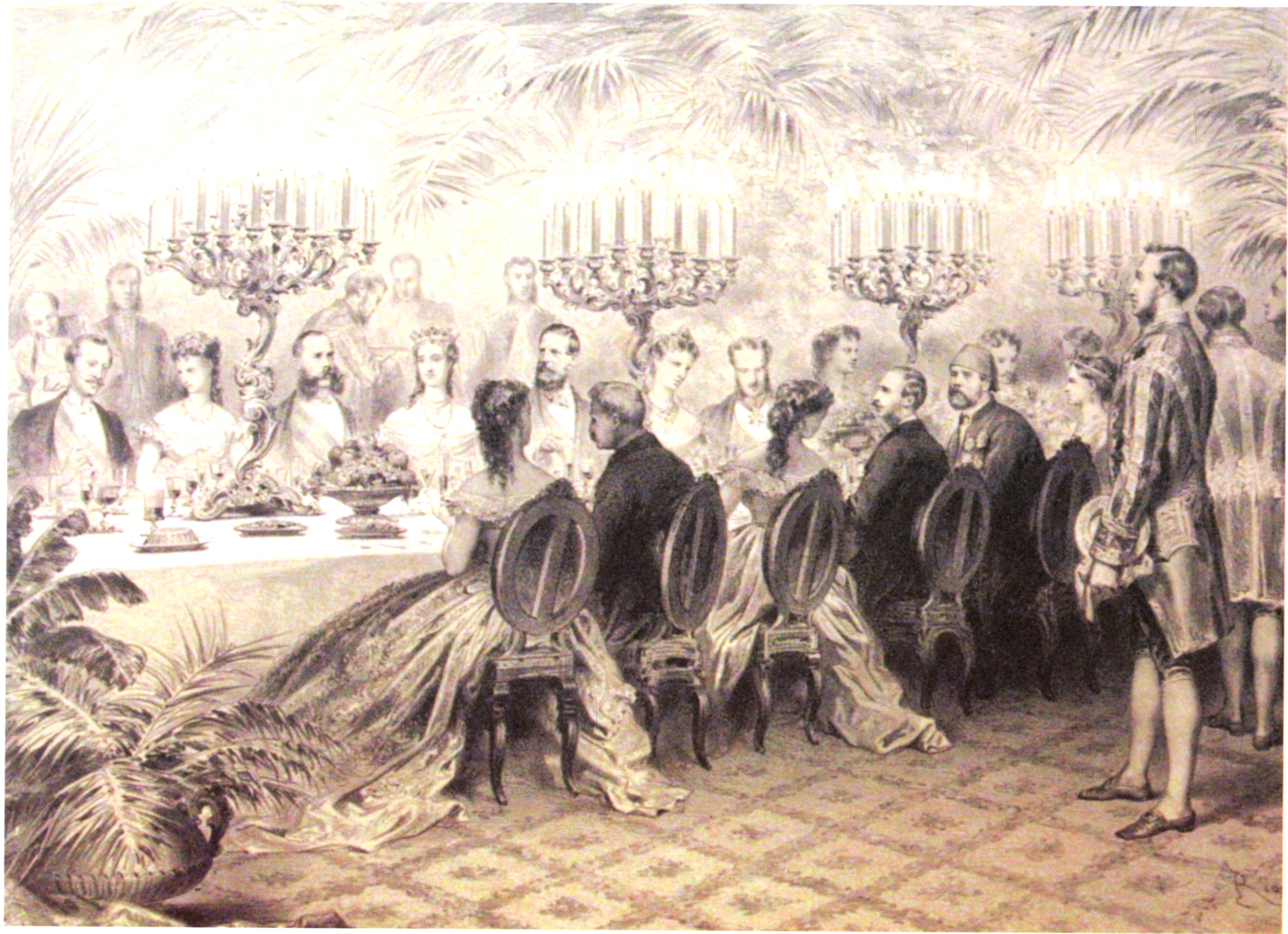
ارتدت الإمبراطورة ثوبًا من سندس قرمزي، يغطيه نسيج مخرم ثُبت طرفه بمشابك من الماس، ووضعت على جبينها تاجًا رُبط بحجاب ينتهي في طيات الجيب (التنورة)، فبهر حسنها المهيب كل الأنظار.

وظهر جلالة إمبراطور النمسا في لباس المدينة، سترة سوداء (جاكت) وسروال (بنطلون) رمادي. ووضع على الصدرية البيضاء الوشاح الأكبر للوسام العثماني.

وارتدى سمو أمير بروسيا أيضًا جاكت أسود.

زار كبار الشخصيات قاعات الاستقبال عدة مرات، وفي كل مرة قوبلوا بأعظم مظاهر الود والاحترام.

وفي حوالي الساعة الواحدة توجهوا إلى قاعة العشاء تباعًا، فسلمت الإمبراطورة "أوچيني" ذراعها إلى جلالة إمبراطور النمسا، وأخذ سمو أمير بروسيا بذراع "إليوت" زوجة سفير إنجلترا، وتأبط الخديوي ذراع سمو أميرة هولندا. وبعد ذلك جاء سمو أمير هولندا، والأمير مورا، وبقية الضيوف.



عشاء الملوك في الإسماعيلية

عشاء الملوك فى الإسماعيلية

تم استقبال الضيوف الكبار في قاعة واسعة مزينة بقماش الجوخ وأوراق الشجر والنباتات الأجنبية.

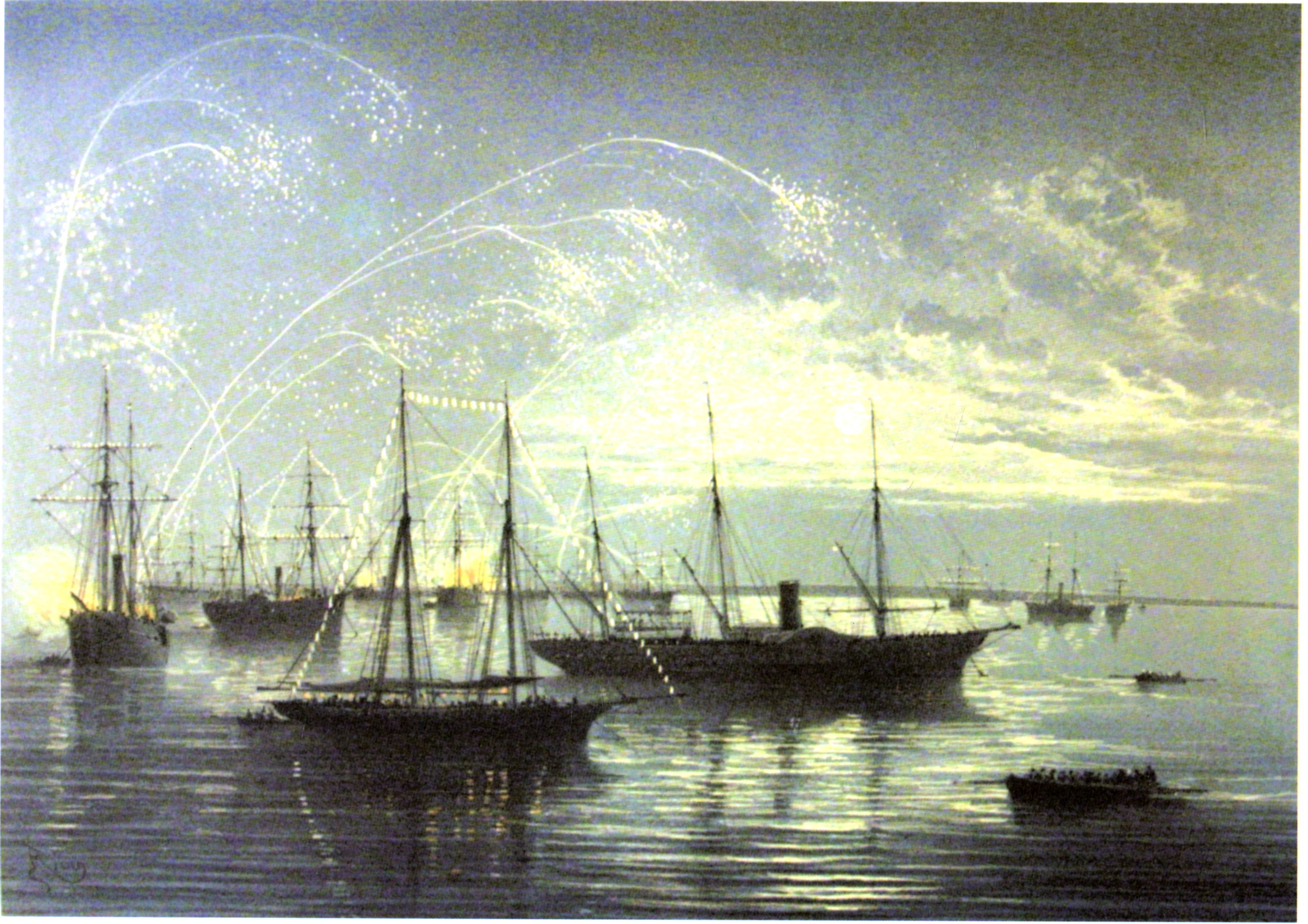
وأخذت الإمبراطورة مكانًا على المائدة بين إمبراطور النمسا، وأمير بروسيا، في مواجهة الخديوي وأميرة هولندا.

وعلى يمين إمبراطور النمسا، جلست سفيرة إنجلترا، وسفير روسيا، و«دافيليه» (Davilliers)، والآنسة "لرمينا" (Lermina).

وكان على يسار أمير بروسيا سفيرة روسيا، وسفير إنجلترا، وأمير «هوهينلوهاء» (Hohenlohe).

وكان على يمين أميرة هولندا الأمير «مورا» (Murat)، ومدام «دي نادياك» (Nadillac) و«دي بيست» (Beust)، ومدام «دي باربير» (Parabère)، و«أندراسي» (Andrassy).

وكان على يسار الخديوي أمير هولندا، ومدام «دي لا بؤيز» (Poëze)، و«دي ليسبس».



رسو الأسطول في البحيرات المرة

رسو الأسطول فى البحيرات المرة

وظهر اليوم التاسع عشر، تركت التشكيلة البحرية بحيرة التمساح في اتجاه السويس، وفي مقدمتها دائمًا اليخت "إيجل". وعند عبور عتبة السيرابيوم، لم نستطع أن نمنع أنفسنا عن التفكير في الصعاب الكبيرة التي كان علينا التغلب عليها في المنطقة.

وعند موقع "طوسون"، تجمعت زمرة من العمال العرب والأوروبيين على الشاطئ، يضربون الرمال بالفئوس، ويلقون بها في سلال، ويحملونها على ظهور الحمير والجمال، هكذا ليعيدوا تمثيل مشهد أيام العمل.

وفي الساعة الخامسة، دخلت اليخوت في البحيرات المرة، وجاءت خمس عشرة سفينة إلى المرسى واحدة من بعد الأخرى. وبعد قليل هبط الليل على هذا التجمع من السفن الساكنة كالمياه التي تحملها، والتي عزلتها الصحراء التي تحيط بالبحيرة عن الدنيا.

ليلة هادئة جميلة ومضيئة من ليالي الشرق وحده، بدأ القمر في الأفق أعلى الجبال السورية، وارتفع بسرعة، وبعد قليل ظهر القمر مستديرًا وكاملاً في سماء مرصعة بالنجوم.

وتبدأ النجوم في الظهور قليلاً في هذا الضوء الأبيض الذي تبثه حولها، ولكنها ما إن تنطلق بعيدًا حتى تتلألأ، وتكون أكثر جلاءً في القبة الزرقاء المظلمة، فتنتشر بقع كبيرة من الضياء هنا وهناك فوق المياه.

وهنالك تضيء السفن بدورها، وترسم عتاد السفن على الجوانب خطوطها المظلمة وسط مثلثات من النجوم.

اضطرب جلال سكون الليل، ورغى الموج تحت ضربات المجاديف، وأحاطت القوارب "إيجل"، وصعد إمبراطور النمسا إلى السفينة، ومن بعده الأمراء وبقية الشخصيات.

استقبال وعشاء وألعاب نارية، لم تشهد هذه المناطق الموحشة مثل هذا العرض من قبل. ترتفع السهام والهتافات معًا مدوية في الفضاء.

ثم جاءت ساعة توقف فيها كل شيء، واستولى الجمود والسكون والليل من جديد على السماء والصحراء والمياه.



وصول الملوك إلى السويس

وصول الملوك إلى السويس

في السويس، استغرق انتظار محموم الساعات الأولى من صباح يوم ٢٠ نوفمبر. شق عباب المرسى سفن خفيفة جاءت تعاين منافذ القناة. وزينت نوافذ المدينة وشرفاها بالأعلام.

صُوبت مئات المناظير في اتجاه القناة، وأخيرًا كانت القناة صوب كل الأنظار والأماني، وتمت معاينتها حتى آخر طية من الأرض اختفت وراءها شمالاً.

وأخيرًا في حوالي الساعة الحادية عشرة، تلاشى بعيدًا خيط رفيع من الدخان، كان «إيجل» في المقدمة بحسب الترتيب المشار إليه من قبل، تتبعه بقية السفن.

وفي الساعة الحادية عشرة والنصف، أعلنت أصوات المدفعية الخروج من القناة، والدخول في البحر، ليتم رسميًا ونهائيًا تكريس نجاح العمل العظيم.

وكان الخديوي قد سبق ضيوفه إلى السويس، وقضى الليلة في ميناء "إبراهيم"، على متن يخته "زينة البحرين".

وعند أول إشارة باقتراب التشكيلة البحرية، أخذ سموه مكانًا في زورق الشرف، وأمر بالتجديف بكل قوة نحو القناة.

جلس الخديوي في خيمة مزينة بفخامة، ومن حوله العديد من كبار الموظفين بالحكومة.

ويرفف العلم المصري خلف الزورق الذي انطلق بسرعة كبيرة على صفحة المياه الزرقاء الهادئة.

ووقفت مجموعة من الأجانب في نهاية الجسر تحيي ملك مصر. وأثناء ذلك كتب قبطان اليخت "إيجل" (Aigle) على يومية السفينة ما يلي :

الرسو في ميناء السويس (البحر الأحمر) في ٢٠ نوفمبر ١٨٦٩، في الحادية عشرة والنصف صباحًا".

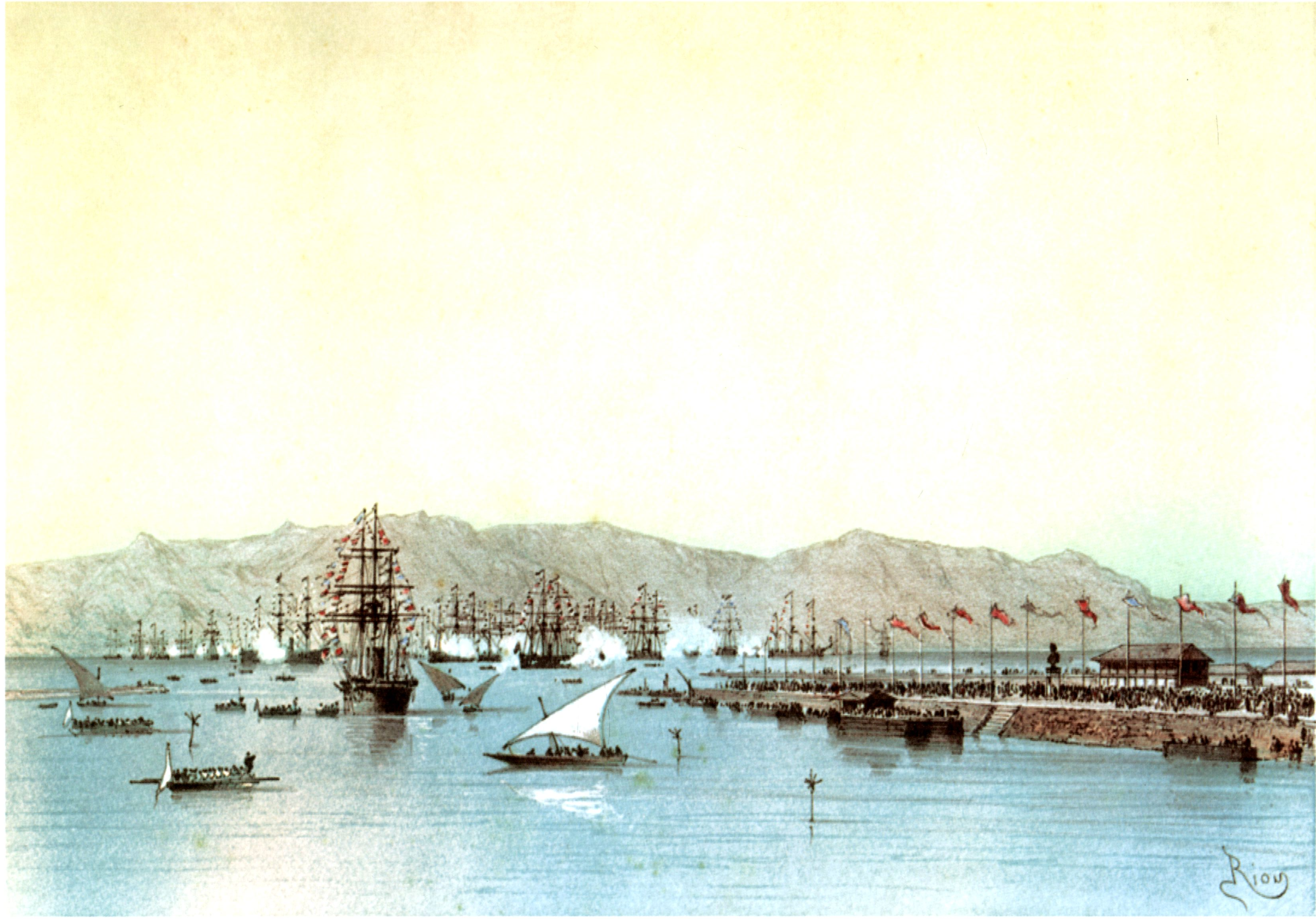
توقيع : "أوجيني" (Eugénie).

" فردينان دي ليسبس"(Ferdinand de Lesseps).

الأمير "جواشيم مورا" (Prince Joachim Murat).

"ج. دي سوفيل قائد اليخت" (J. De Surville, commandant le Yacht).

ويتبع ذلك توقيعات الشخصيات المرافقة للإمبراطورة.



الأسطول في ميناء السويس

الأسطول في ميناء السويس

دخلت كل السفن التي شاركت في الافتتاح، واحدة تلو الأخرى في البحر الأحمر على طول الرصيف المزين بالأعلام، الذي وضعت الشركة في نهايته تمثال «واغروم» (Waghron)، العميد الإنجليزي الذي كان أول من فتح الطريق البري في مصر لإقامة الاتصال البريدي بين الغرب والشرق.

وتعتبر قائمة السفن هذه وثيقة تاريخية نود تسجيلها هنا:

اسم السفينة	الجنسية	اسم قائد السفينة
Aigle,	Yacht français.	Surville.
Greif,	Yacht autrichien.	Paouer.
Elisabeth,	Vapeur autrichien.	Kern.
Gargano,	Vapeur autrichien.	Nochino.
Grille,	Yacht de la Confédération de l'Allemagne du Nord.	Natzeburg.
Delphin,	Canonnière de la Confédération de l'Allemagne du Nord.	Rivald.
Walk,	Yacht hollandais.	Kroff.
Yachut,	Corvette russe.	Lutte.
Psyché,	Yacht anglais.	Potel.
Vulcano,	Vapeur autrichien.	Giurovich.
Péluse,	Vapeur français.	Brunet.
Latif,	Corvette égyptienne.	Djemeli-Bey.
Salamandre,	Aviso français.	Blanc.
Verké,	Yacht à vapeur russe.	Alleen.
Forbin,	Corvette française.	Meyer.
Actif,	Aviso français.	Escudie.
Bruat,	Corvette française.	Alquier.
Fauvette,	Yacht à vapeur français.	Topsen.
Cambbia,	Yacht anglais.	Spencer.
Dido,	Vapeur anglais.	Simpson.
Deer Hund,	Vapeur anglais.	Mitchel.
Touareg,	Vapeur français.	Mourachon.
Thabor,	Vapeur français.	Rival.
Europe,	Vapeur français.	Martino.
Newport,	Vapeur anglais.	Nairns.
Lynx,	Vapeur anglais.	Pearse.
Gén. Hotzebue,	Vapeur russe.	Rolchaloki.
Hawk,	Vapeur anglais.	Briscol.
Principe Thomaso,	Vapeur italien.	Vicalini.
Principe Oddone,	Vapeur italien.	Ogno.
Scilla,	Vapeur italien.	Caffico.
Pluto,	Vapeur autrichien.	Florio.
Principe Amedeo,	Vapeur italien.	Danduros.
Rapid,	Corvette anglaise.	Wood.
Hum,	Corvette autrichienne.	Baron Spaim.
Chibin,	Vapeur égyptien.	Bahme.
America,	Vapeur autrichien.	Constantino.
Assiout,	Aviso égyptien.	Mustapha.
Behera,	Vapeur égyptien.	Rachid.
Vladimir,	Vapeur russe.	Restizenko.
Garbieh,	Corvette égyptienne.	Voisin-Bey.
Fayoum,	Vapeur égyptien.	Soliman.
Italia,	Vapeur italien.	Bussalini.
Sicilia,	Vapeur italien.	Morello.
Nordsijernem,	Frégate norwégienne.	Russ.
Pelaio,	Vapeur espagnol.	Amatella.
Psewape,	Yacht russe.	Timériaccif.
Delta,	Vapeur anglais.	
Anglia,	Vapeur anglais.	Curling.
Curaçao,	Corvette hollandaise.	Bowier.
Narenta,	Corvette autrichienne.	
Noel,	Trois-mâts français.	Burgalat.
Diamant,	Corvette française.	Pallude de la Barrière.
Deer Herend,	Yacht anglais.	Mitchell.
Godavery,	Vapeur français.	de Girard.
Asie,	Vapeur français.	Lapierre.
Ville-d'Aigues-Mortes,	Trois-mâts français.	Guiraud.
Marinus,	Trois- mâts anglais.	Angelini.
Viajante,	Trois-mâts portugais.	Sabino Concalès.
Sin Nanzing,	Vapeur anglais.	L. B. Dredge.
Queen Of South,	Vapeur anglais.	Heather.
Prompt,	Vapeur anglais de la Compagnie péninsulaire et orientale.	
Taiti,	Vapeur anglais.	
Louse-et-Marie,	Vapeur français.	
Doumella,	Vapeur égyptien.	
Fayoum,	Vapeur égyptien.	
Jounah,	Vapeur égyptien.	
Erymanthe	Vapeur français Messageries impériales.	
Alphée,	Vapeur français des Messageries impériales.	

والآن نتخيل هذا الأسطول المكون من سبع وستين سفينة حربية وتجارية، وقد اصطفت في خط في مرفأ السويس الفسيح بعيدًا عن عتاقة. ويمكن أن نتخيل بسهولة كل العروض التي توالت أثناء الاحتفالات، والتي لم يكن آخرها أقل تأثيرًا عما كان من قبله.

ولم يتأخر وصول أفضل شهادات التقدير قيمة إلى «دي ليسبس» من كل أرجاء العالم المتحضر.

وتحدث الإمبراطور "نابليون" في خطاب ألقاه في افتتاح البرلمان في ٢٩ ديسمبر، معبرًا عن افتتاح القناة، فقال :

" لقد حضر ممثلون عن كل أوروبا افتتاح هذا العمل الضخم، و اليوم تغيب الإمبراطورة عن حضور افتتاح البرلمان، لأنني حرصت على أن يكون وجودها في بلد نالت فيه أسلحتنا شهرة قديمًا، تعبيرًا عن تعاطف فرنسا من أجل عمل نتج عن مثابرة وعبقرية واحد من الفرنسيين."

وعبر إمبراطور النمسا من جانبه مخاطبًا نواب مملكته قائلاً:

"عمل يشرف عبقرية ومثابرة مؤسسة شاركت في افتتاحه، عمل واعد بعد الانتهاء منه كطريق جديد لتجارتنا وصناعتنا، والنشاط المتطور والخلاق الذي أوصى عنايتكم بتشجيعه".

وفى ٢٧ نوفمبر وجه لورد "كلاراندون" (Clarendon) – وزير خارجية جلالة ملكة إنجلترا – إلى رئيس الشركة العالمية، الرسالة التالية:

"لقد قوبل بارتياح كبير وعالمي ذلك الخبر الذي وصل انجلترا في الأيام الأخيرة بشأن نجاح افتتاح قناة السويس. وإن كان لي شرف تهنئتكم وتهنئة الحكومة والشعب الفرنسي، واللذين أعطيا اهتمامًا بالغًا ودائمًا لأعمالكم. أعرف أنني أعبر تمامًا عن مشاعر مواطنينا، وبالرغم من العقبات التي واجهتموها من كل نوع، وكانت بالضرورة نتيجة الظروف المادية من جهة،

والحالة الاجتماعية غير المعروفة في مثل هذه الأعمال من جهة أخرى، ولم يكن من وسيلة سوى عبقريتكم للتغلب على هذه الصعاب، فإن مثابرتكم الصلبة قد تكللت بالنجاح الباهر".

"انه لمن دواعي سروري حقًا أن أنقل لكم تهاني حكومة جلالتها بشأن إقامة طريق جديد للمواصلات بين الشرق والغرب، وبصدد المزايا السياسية والتجارية التي يمكن توقعها بكل الثقة نتيجة ما بذلتموه من جهد. إن لي الشرف – يا سيدي – بأن أكون خادمكم المطيع ».

«كلارندون»

والآن علينا العودة إلى وصف الاحتفالات والأعياد.

خصص يوم ٢٠ نوفمبر الخالد لزيارة الملوك والأمراء للمرفأ وأشغال الميناء بعد الظهر.

وكان الحوض الجاف الذي أقامه الأخوان "ديسو" (Dussaud) موضع إعجاب ومديح.

وسافر إمبراطور النمسا إلى القاهرة، ورافق الخديوي ضيفه الإمبراطور.

وفي اليوم التالي (٢١ نوفمبر)، زارت الإمبراطورة منابع "عيون موسى". وفى يوم ٢٢ عاد اليخت "إيجل" إلى بور سعيد، حيث وصلت الإمبراطورة يوم ٢٣، بعد أن توقفت في الإسماعيلية.

وفى يوم ٢٤ نوفمبر، وفي الساعة الخامسة مساءً، تركت الإمبراطورة مرفأ بور سعيد وسط أصوات المدفعية، وحياها – للمرة الأخيرة – سمو محمد توفيق باشا، وطوسون باشا، و"فردينان دي ليسبس".

وتزينت عاصمة مصر أثناء ذلك لاستقبال الإمبراطور "فرانسوا جوزيف".

قدم الخديوي حفلاً راقصًا كبيرًا إلى صاحبة الجلالة الإمبراطورة والملكة. وقد جمع الحفل في قصر النيل الأمراء والسفراء وكل المدعوين.

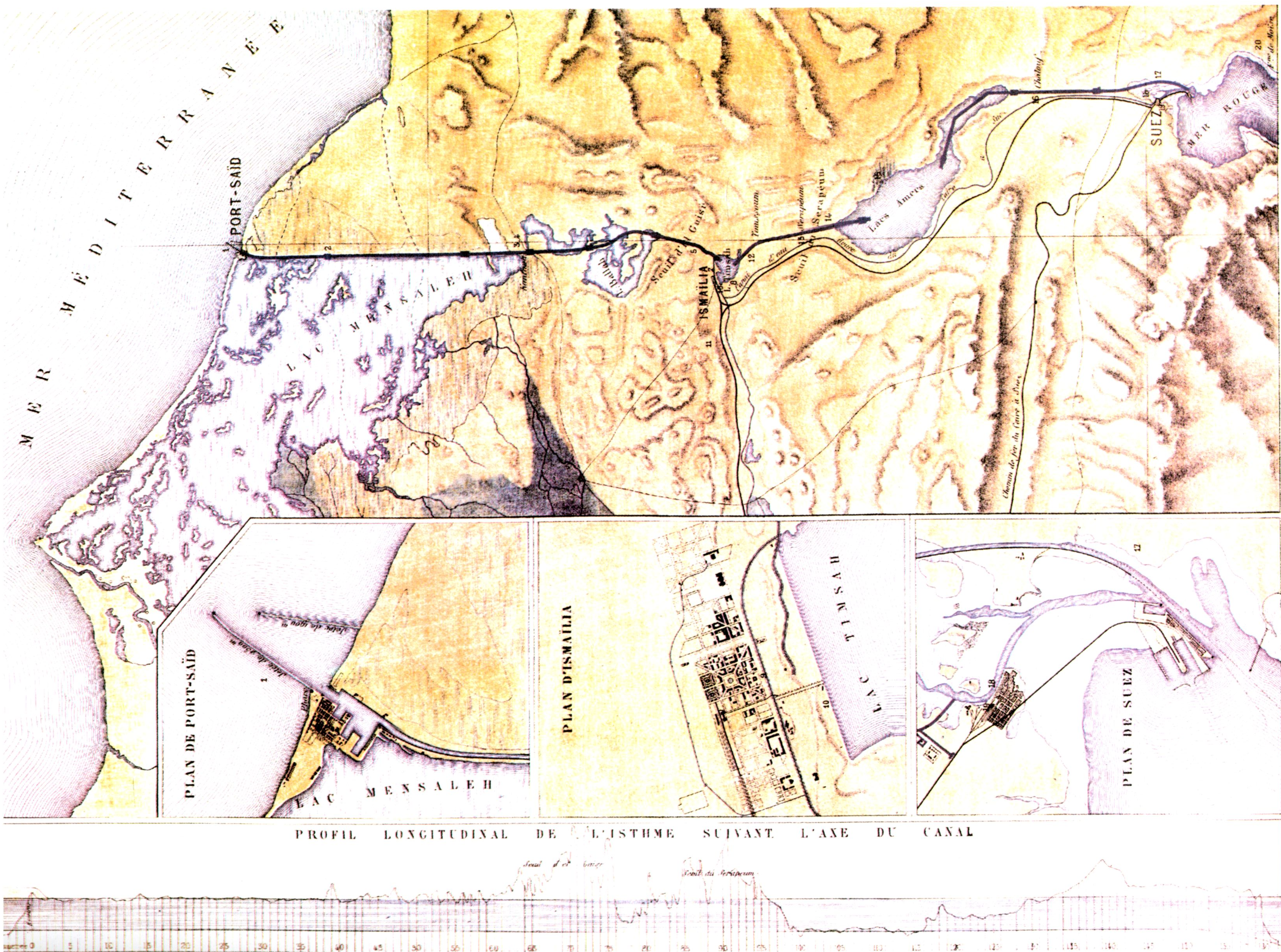
وعند الإبحار للعودة إلى بلاده، عبر إمبراطور النمسا عن كل امتنانه ومشاعره الطيبة لمصر وحاكمها. ومن جانبه احتفظ الخديوي والبلاط الملكي وكل البلاد بأجمل ذكرى لكرم وموقف "فرانسوا جوزيف" الأول، وعبروا لشخصه الكريم عن كل مودة لا يمكن أن تفتر.

وبعد فترة، أقيم حفل آخر رائع تشريفًا لسمو أمير بروسيا عند عودته من الصعيد، حيث قام بزيارتها بعد افتتاح القناة.

الكتاب الثانى

رحلة رائعة عبر خليج السويس

قطاع طولي لقناة السويس



VOYAGE PITTORESQUE

À TRAVERS

L'ISTHME DE SUEZ

PAR

MARIUS FONTANE

VINGT-CINQ GRANDES AQUARELLES

D'APRÈS NATURE

PAR

RIOU

Lithographiées en couleur par M. EUGÈNE CICERI

رحلـــــة رائعـــــة

عبر

خليج الســـويـــس

ماريوس فونتان

٢٥ رسمًا ألوان مائية على الطبيعة

إدوارد ريـــو

صمم الطبع على حجر رسم مائي أوجين سيسيرى

ترجمة وتقديم : عباس أبو غزالة



بور سعيد

الفصـــل الأول

بور سعيد

في البحر نحو بيلوزيوم – الميدان المسدود – بحيرة المنزلة غير سالكة – أول استكشاف – عبور بحر الوحل بلا بلل – الشتاء في المرسى – أول ضربة فأس – الرواد يصارعون الطبيعة – تشكيل بور سعيد : الرصيف – بداية الميناء – الميناء – الأحواض – مدينة ولدت وكائنة – النازحون – حركة الملاحة.

(١)

" تخيل بلداً يصور بالتناوب صحراء مقفرة، وسهل مائيًا وفضيًا، ومستنقعًا أسود وغريني، وسهلًا أخضر مُتموجًا، وأرضًا محروثة مغطاة بسنابل مصفرة."
(عمرو بن العاص إلى الخليفة عمر بن الخطاب).

بعد أن دخل الإسلام مصر (٦٣٨-٦٤٠م)، أراد عمرو بن العاص أن يصل بين البحرين، وكتب إلى الخليفة عمر بن الخطاب ليصف له البلد المنهزم : "سهل أخضر ومتموج، وأرض محروثة مغطاة بسنابل مصفرة". كان هذا وصف دلتا النيل؛ "صحراء متربة وسهل مائي فضي، ومستنقع أسود". هكذا كان الخليج المراد حفره.

لم يرغب الخليفة في تنفيذ العمل الذي شعر أنه يفتح الطريق أمام الأجانب.

وبعد ألف ومائتي سنة من عمرو بن العاص، شرع "فردينان دى ليسبس" في حفر القناة البحرية التي تخترق مباشرة الخليج والبيلوزيوم عند السويس، مخترقًا المستنقعات السوداء الممتلئة بالغرين لبحيرات المنزلة والبلاح، ومتجاوزًا الصحراء القاحلة. وإذا سلمنا أن هذه العملية مستحيلة، إذن فلن تظهر الصحراء، ولن يتم إقامة شيء على هذا الساحل المحكوم عليه أن يبقى جدبًا، والذي يمتد من الإسكندرية إلى دمياط.

يبتسم الملاح الذي يُرغم على أن يتجه إلى بيلوزيوم (Péluse)، وأن يبحر نحو هذا الشاطئ الملعون، يبتسم إشفاقًا ولا يخضع لهذا السفر البحري عديم الجدوى إلا لأنه أسير في خدمة نزوة واحدة من نزوات فاقد الرشد. فليكن ! سوف ينشر الشراع ويطيع.

تبدأ الأمواج متلاطمة في أعالي البحر ثم كلما ظهر الشاطئ في الأفق. ويمكن القول أنه لحماية الخليج من أية محاولات لإنزال الجيوش، مزجت الطبيعة ببطء المياه مع تراب الشاطئ لدرجة يستحيل معها تمييز الخط الذي يفصل أرض مصر عن البحر المتوسط. يحاول القارب المسطح دون جدوى أن يقترب دون توقف، يلمس القاع وهو يتقدم، ويتابع لعشر محاولات، لكنها غير مثمرة.

لا يمكن الوصول إلى الخط الرمادي الذي تنتهي عنده الأمواج دون أن تحدث ضجيجًا، وإذا نزل المستكشف عن قاربه بشجاعة محاولاً الوصول إلى الشاطئ على قدميه دون أن يغرق في الوحل، فإنه سوف يجد عائقًا جديًا ليصارعه، فالشاطئ الذي وصل إليه ليس إلا وسادة من الرمل "ليدو" (Lido) عرضها خمسون مترًا، وخلف هذه الضفة الخادعة يمتد بعيدًا، حيث تستطيع العين رؤية بحر آخر صعب الوصول إليه، هادئ مثل بركة واسعة دون عمق.

وإذا لاحظنا في وقت ارتفاع مياه الفيضان الداخلية سهولاً خفيفة تنبعث من المياه، يجب الحذر منها، لأن هذه الأماكن كانت ولا تزال مغطاة بفيضانات النيل، وهى مقبرة أكيدة لكل متهور يخاطر بنفسه.

ها هي بحيرة المنزلة، ها هو السهل المائي الذي يتحدث عنه عمرو. وخلال هذا المستنقع – وعلى مسافة طولها خمسة وأربعون كيلو مترًا – يجب أن تمر قناة السويس البحرية بعد أن تعبر الوسادة الرملية "الليدو". وهنا أيضًا يجب أن تقام المدينة المقدر لها أن تنافس مرسيليا وليفربول، وهى مدينة بور سعيد. وهنا أخيرًا سوف تظهر أصعب مشكلة على العبقرية الإنسانية أن تجد لها حلاً، وهى حفر قناة، وإقامة مدينة وميناء في هذه البقعة التي اختفى البحر فيها، قبل أن تتكون الأرض بعد.

تلقى "دي ليسبس" من محمد سعيد، خديوي مصر، مهمة حفر قناة السويس، وأبلغ العالم كله بقراره في بدء العمل، واستمراره العمل، وكان الرد على هذا الحماس هو التحدي بعدم إمكانية الوصول إلى بيلوزيوم، هذا المكان القذر المملوء بالوحل والطين.

وفى الواقع يأتي اسم بيلوزيوم من الكلمة اليونانية (pelos) "بيلوز"، ومعناها "الطين". ألم يطلق العرب على هذا الموقع من الشاطئ "طينة"، فهل يعنى هذا الاسم إلا «الطين» ؟

وعندما لم يستطع "دى ليسبس" الإبحار إلى هذا الشاطئ الذي يصعب الوصول إليه، قرر أن يستكشفه سيرًا على الأقدام، فسافر برفقة بعض أصدقائه المخلصين وابنه، وقد عقد العزم على أن يقوم بهذا الاستكشاف الأول.

* * *

(٢)

وصلت قافلة الاستكشاف بعد أن جابت منطقة الخليج مدة ثمانية أيام، فوصلت في ٢٨ ديسمبر ١٨٥٦، في آخر مرحلة إلى النقطة التي اصطدم فيها المسافرون بالمجهول.

وعلى قمة التل الأخير، حط الرحال مائة وستون جملاً، حاملة مؤن المعيشة والأمتعة. ونشاهد من بعيد سهل البيلوزيوم الذي يجب الوصول إليه. فقدت بحيرة التمساح الكثير من مائها بسبب البخر، ولم يحالفها الحظ هذا العام لأن فيضان النيل كان ضعيفًا للغاية، فترك مساحات كبيرة من الأرض ضاربة إلى السواد، وقد انحسر عنها الماء.

ولبلوغ "الليدو" كان يجب الدوران حول هذا الحوض الفسيح، ولكن "كنا على أحر من الجمر للوصول مباشرة إلى النهاية"، فإن عبور هذه الترعة الجافة سوف يوفر ساعات طويلة على الطريق، هنا خاطر "دي ليسبس" بنفسه دون تردد.

وقد حاول مرشد القافلة من أهل البلد الاعتراض على هذه المحاولة الجريئة المتهورة بلا جدوى، وسعى رفاق المستكشف بأن يعدل عن رأيه ويعود إليهم بلا فائدة، فلزم «دي ليسبس» الصمت، واستمر في السير قُدمًا. لحق به ابنه «شارل دى ليسبس» ثم "بارتيلمي سانت هيلار" (Barthélmy Saint-Hilaire) الذي كتب يقول: ترددنا طويلاً قبل أن نتزل إلى السهل، خاطر ثلاثة من الشجعان، وكنا نعتقد أننا سوف نغوص بدوابنا في الوحل، وربما نموت فيه. ظلت بقية القافلة فوق التل تشاهد بقلق محاولتنا التي كانت تبدو محفوفة بالمخاطر، ولكن لو نجحت فإنها تجنب المرافقين لنا دوران عدة فراسخ. نجحت المحاولة فعلاً، وفي أقل من نصف ساعة وصلت القافلة إلى أطلال بيلوزيوم بعد أن عبرت على الأقدام هذه «البحار من الوحل»، والمخيفة إلى هذه الدرجة.

تتبع المستكشفون الشاطئ تارة نحو الشرق وتارة أخرى نحو الغرب، وفرحوا عندما لاحظوا صلابة هذه الأرض الضيقة. وإذا كان ماء البحر على الشواطئ قليل الشفافية، فذلك لأن طمي النيل المنتشر على الساحل تذيبه الأمواج دون انقطاع. أما على بعد أمتار من الساحل فلا يوجد وحل ولا طين، بل على العكس رمال صالحة لتثبيت السفن.

ولا يقطع رتابة التربة المسطحة إلا ربوة ظهرت على البعد داكنة اللون. اتجهت القافلة نحو الصخر المرتفع الذي يبدو أنه يبشر بوجود مواد صلبة لمشيدي ميناء المستقبل. ولكن بدلاً من رأس (أرض داخلة في البحر) أو صخر، لا يمكن على كل حال أن يفسر الجيولوجيون وجوده، لم نجد سوى أطلال قلعة رومانية في هذا المكان. لقد ظلت الطبيعة هنا تعادى المشروع الكبير، وتحرمه من كل شيء على الإطلاق.

وقد أعلن «دى ليسبس» إمكانية بناء بور سعيد، بعد أن رأى بعينيه ووطأ بقدمه مكان مخرج القناة فى البحر المتوسط، وعاد إلى الإسكندرية ومعه هذه «البشرى». وقد تنقل القبطان «فليجريه» (Philigret) الذي كان منفيًا في مرسى الميناء طوال الشتاء على ظهر سفينة وضعها الخديوي رهن إشارته، وأخبر البحارة بشأن صلابة القاع فيما بعد، ونزول رحمة السماء على هذه الأماكن.

وفي ٢٥ أبريل ١٨٥٩، أقامت قافلة ثانية معسكرًا على نفس الأرض، ولم يكن هناك أدنى شك في الأذهان هذه المرة. وانضم خمسة وعشرون ألف مساهم من أوروبا إلى خديوي مصر لتأسيس رأس المال الضروري لتنفيذ العمل.

واجتمع على الشريط الساحلي الذي يفصل بحيرة المنزلة عن البحر مائة وخمسون من الرواد، من بينهم موجيل بك (Mougel) مدير الأشغال، والمهندسون: "دي مونتو" (Montaut)، و"لاروش" (Laroche) و «لابروس» (Labrousse)، "وأوبار روش" (رئيس الأطباء)، "وهاردون" (مقاول عام الأشغال)، و"دى كوربان دي مانج" (de Corbin de Mangoux)، مدير الإدارة بالشركة.

وانضم إلى هذه المجموعة – التي أحاطت سرًا "دى ليسبس"– عدد من الفلاحين والعمال والملاحين. وكان العلم المصري مغروسًا في الأرض يرفرف في الهواء. وأمسك "دي ليسبس" بالمعول وقلبه مفعم بالمشاعر عندما قال: «باسم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية، وبموجب قرارات مجلس الإدارة؛ نقوم بأول ضربة معول على الأرض، تفتح أمام الشرق طريق تجارة وحضارة الغرب».

«نجتمع هنا جميعًا على فكرة الإخلاص لمصالح المساهمين في الشركة، ومصالح عظمة مؤسسها وولى نعمتها الخديوي، محمد سعيد».

وبعد تنفيذ أول حفرة، توجه "دي ليسبس" بعزم نحو الفلاحين الذين جذبهم الإعجاب المتواضع إلى الوقوف في الصف الثاني قائلاً: "سوف يقوم كل منكم بضربة المعول كما فعلت توًا. اعرفوا أنكم لن تحركوا الأرض فقط، ولكن سوف تجلبون الرخاء لأسركم ولبلدكم الجميل".

"إن الفضل يعود إلى أفندينا محمد سعيد".

* * *

(٣)

وقال "دى ليسبس" في مؤتمر في لندن: "لن يتم مشروع مع الذين يتشككون في نجاحه، ولكن يتم مع المطمئنين إليه».

وقد تناقل العمال الأوائل هذه الثقة الراسخة، والتي لم يخب الأمل فيها عند من لحقوا بهم. ويمكن القول إنهم صارعوا الطبيعة بعنف، فأقاموا سدًا على البحر، وأبعدوا الوحل السطحي، وحفروا الأرض، وشكلوا التربة النظيفة التي سيشيدون عليها مساكنهم. وفي البداية أقام العمال على ألواح مغطاة بغير إتقان، ثم تم نصب الخيام على "الليدو" الراسخ، وبعد ذلك حلت الشاليهات محل الخيام و شيدت المنازل بالتدريج كلما اشتدت صلابة الأنقاض في الشمس. ومنذ سنوات كان عددهم عشرين تقريبًا، واليوم يعمل ويتحرك اثنا عشر ألف، بين عامل وبحار وتاجر.

وتجد السفن الأمان قبل أن تصل إلى الميناء، فقد تم حصر المرسى الطبيعي بين رصيفين بالغي الضخامة يمتدان من الشاطئ إلى أعالي البحر، ويضمنان هدوء ترعة ساكنة مساحتها ١٧١ هكتارًا في مدخل الميناء. وتعهد الأخوة «دوسو» بهذا العمل الجسور الذي كان لهم شرف إنجازه.

وتم تجهيز أكثر من خمسة وعشرين ألف قالب ضخم بخلط رمل الشاطئ والجير المستورد من أوروبا، وتجفيفها في الشمس، وإلقائها في البحر الواحد فوق الآخر. ويزن كل قالب حوالي ٢٥ ألف كيلو جرام، وتشكل جميعاً كتلة حجمها ٢٤٩,٤٦٧ مترًا مكعبًا.

هكذا تم بناء الرصيفين، الأول غربًا وطوله ٢٥٠٠ متر، والثاني شرقًا، ويمتد الرصيفان مسافة ١٩٠٠ متر داخل البحر.

وتتجه السفينة القادمة من البحر نحو الذراعين، وتدخل في المرفأ الأمامي متجهة مباشرة نحو القناة. ويكون المشهد رائعًا عندما تغيب الشمس في الأفق، وتتلون السماء بلون أرجواني. وتعكس المياه الناعسة لون احمرار السماء المتوهجة، وترتفع أشرعة السفن الراسية في الأحواض كما لو كانت في ضبابه مضيئة في شكل خطوط ظل لا حصر لها. يصل صوت الورش وصياح المدينة الحية

إلى الملاح، بينما تأتي الأمواج التي تدفعها الريح لتصطدم بالأرصفة الحامية، فتصطبغ برغوة بيضاء أطراف كتل الرصيف المتراصة.

تصل السفن إلى بور سعيد عن طريق ممر مائي ضيق (chenal) في مدخل الميناء. وهنا يمكن التعرف على الشاطئ الموحش الذي كان لا يدخله أي شيء، والميناء فسيح يمتد إلى مدخل القناة. تدخل ثلاثة أحواض في المدينة، وهى حوض التجارة حيث ترسو السفن المحملة بالمواد والمؤن، وحوض الورش حيث تتكدس المواد العائمة للشركة، وحوض به حاليًا شركات الملاحة الكبيرة، وعلى استعداد لاستقبال سفن الركاب التي تعبر القناة لتموين البضائع.

وفي نهاية الميناء تُظهر جبال الفحم الحجري كتلتها السوداء، ولا يتوقف الضجيج الصادر من الورش الكبيرة عن عزف موسيقى الصناعة، أصوات قرع مطارق الحدادين المنتظمة على السندان تتناغم مع لفح مصاهر الحديد الصارخة.

ازدحمت الأرصفة بالبشر من كل لون، وجاء المستوطنون الذين تنبئوا بمستقبل بورسعيد من كل اتجاه، وبحارة الأرخبيل، ورؤساء العرب، وأصحاب الزوارق من مالطا، والبحارة من كل الموانى، وموردو السفن، والعمال من كل المستويات، والتجار بمختلف أنواعهم من أصحاب المحال إلى تجار المستقبل؛ والكل يتحرك في جميع الاتجاهات ليعيش حياته مستمتعًا بمزايا العمل العظيم، ومساهمًا في نجاحه.

ومن بين هؤلاء السكان السعداء نجد ذكرى خالدة تؤثر مباشرة في نفوسنا، إنه هذا البحار القوي الذي لم يتقوس ظهره بفعل الزمن، ولكن ظهر على شعره اللون الأبيض، إنه يعيش في دهشة دائمة. هذا البحار الشجاع واحد من بين الذين غاصوا في وحل الترعة، وحملوا على أكتافهم لوحًا أمسك «دي ليسبس» عليه بيد، وبيده الأخرى كان يستطلع العمق الحقيقي لهذه المياه الموحلة.

لقد اختفت هذه المستنقعات، واستبدلت بأرض اصطناعية ارتفعت ثلاثة أمتار فوق مستوى الماء، وامتدت على مساحة ثلاثين هكتارًا، وأُقيمت عليها مدينة بور سعيد بشوارعها جيدة التخطيط، ومساكنها الأنيقة، وسكانها المتوقدين نشاطًا في العمل.

وحفر هذا الميناء الذي لا تقل مساحته عن ٥٣ هكتارًا، وتأمين الوصول إليه عن طريق ممر مائي، كان لا بد من رفع ٤,٦٦٩,٩٤٣ مترًا مكعبًا من التراب. أشرف على هذا العمل ونفذه المقاولان "بوريل" و"لاڤالي" بحزم ودقة جديرة بالملاحظة، فقد قامت كراكاتهما المشتركة بمهارة بحفر الأرض وتسليم الرديم على حاملات بخارية لتوصيلها إلى أعالي البحر.

وبعد الانتهاء من العمل، لن نرى في هذا الميناء الذي سيترك للملاحة وحدها، سوى التشابك الرائع للسفن الراسية تسلم حمولتها، فلن نرى القوارب العديدة تمخر العباب، ولن نرى الأحواض في الميناء لتحمل الأوامر وتراقب الأشغال، ولن نرى كراكات، ولا آلات تحفر بالبخار مرة أخرى تحت نظر "لاروش" مهندس الشركة المتيقظ، وهو أحد العاملين منذ اليوم الأول الذي ستظل بور سعيد التي بدأها ورآها تكتمل، دليلاً على براعته ويقظته.

* * *

(٤)

قال السيد "بيهيك" (Béhic)، مدير مكتب سفريات الإمبراطورية عام ١٨٦٢: «وصلتُ إلى بور سعيد، وهي مدينة اسمها غير معروف تقريبًا، ووجدت هناك سكانًا كثيرين، وورشاً في كامل نشاطها جديرة أن تكون بأوروبا، وميناء واسعًا يتم حفره، ورصيفًا ومخازن كبيرة، ومنازل جميلة، كل الرفاهية تقريبًا. وما زلت في دهشة عظيمة مما رأيته توًا».

وواصل ذلك الرجل الذي أصبح وزيرًا للتجارة في فرنسا بعد مدة من زيارته لأشغال القناة: "هيا أسرعوا هيًّا هيًّا، اربطوا البحرين، نفذوا هذا المشروع العملاق. أنا مقتنع أنكم سوف تنجزونه. وكان " بيهيك" أيضًا واثقًا من ذلك.

انتهت قناة السويس، وتطورت بورسعيد، بل ازدهرت تجاريًا. وجاء منذ البداية أكثر من ستة آلاف سفينة حمولتها حوالي ١,٢٠ مليون طن لترسو في الميناء الجديد، بعضها لتموين الورش، والبعض الآخر لنقل بضائع للمرور بطريق الترانزيت في السويس.

وبدون انتظار قبل فتح القناة نهائيًا للملاحة الكبيرة، كانت بور سعيد لمدة ثلاث سنوات طريق اتصال قابل للملاحة مع البحر الأحمر، وكان "دى روفيل" (Rouville)، وكيل الترانزيت النشيط، يستقبل فيها الفحم الحجري والمنتجات الأوروبية الأخرى ليصدرها بسرعة وبطريقة اقتصادية إلى السويس. بينما على قدم وساق كانت الكراكات تقوم بحفر التربة، ويتلاحق الحمالون دون توقف، ذاهبين بالأتربة إلى البحر. وكانت قاطرات تجر قوافل طويلة محملة بالفحم الحجري، والبضائع تنساب مثل الثعابين بين بعض الآلات أثناء عملها.

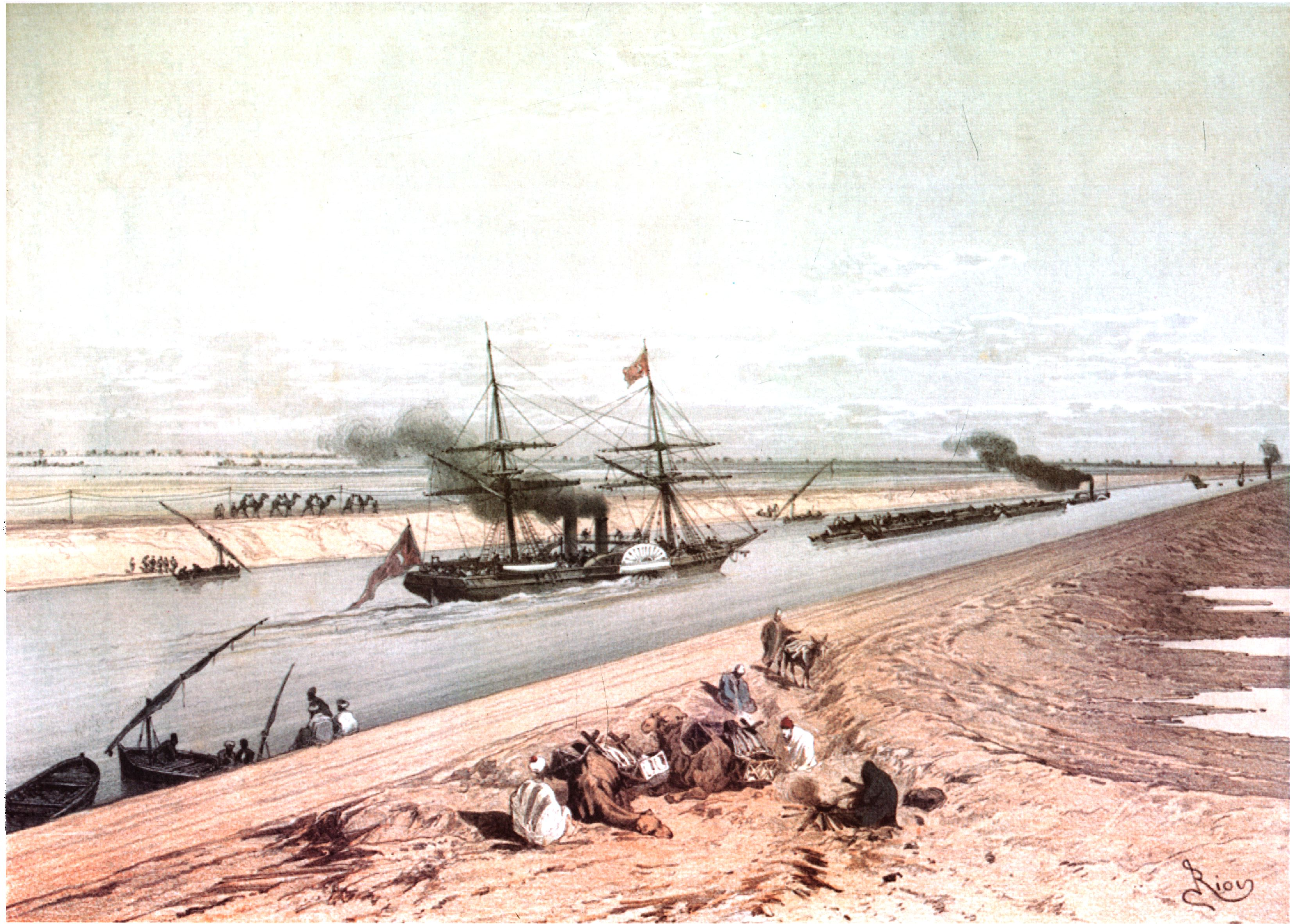
اختفت الشمس، وانتشر السكان على الشاطئ المحاط بصف من الشاليهات الأنيقة. وتم قطف مجموعة وفيرة من أزهار حديقة الدكتور "زارب" (Zarb) المشهورة. وحانت ساعة التتره، كما حانت ساعة انصراف العمال المصريين متجهين بخطوات بطيئة والغناء على شفاههم، نحو قرية العرب الممتدة على شاطئ البحر، وهي مجموعة أكواخ من الطوب اللبن تغطيها حصائر ذهبية اللون، وتزينها بالأعلام أقمشة مزخرفة لا يمكن وصفها. التناقض كبير بين قرية العرب والمدينة الجديدة، فبور سعيد الآن بمبانيها وسكانها مدينة أوروبية. نتزل على رصيف تعُرض عليه البضائع من كل نوع، وندخل إلى المدينة في طريق فسيح تحده المتاجر ومستودعات بضائع الميناء والمخازن.

ويظهر في الوسط ميدان متطرف الزوايا، يتفرع منه أربعة شوارع على شكل صليب، يسكن فيها التجار والمستوطنون. فهنا السوق تتوفر فيه المؤن، وهناك أماكن الراحة نستعيد فيها ذكرى الوطن. ينقطع ضجيج الأسواق بمجرد أن يبدأ الفنانون القادمون من كل البلاد في الدندنة في مقاهي الحفلات. ترك البحارة سفنهم والعمال ورشهم والموظفون مكاتبهم ليتحدثوا في مودة عن المستقبل. إنه أمر مثير للانتباه والسلوى، وفي نفس الوقت نلاحظ فكرة عظيمة تفرض نفسها بقوة وتنال إعجاب الجميع. فبالنسبة لمن يعيشون هنا في بورسعيد أو الذين يمرون بها فحسب، كان شق الخليج هو الحدث العظيم. وقد قال أحد الرحالة أمامنا: " القناة عمل دائم، فإنه عمل الجميع، فالبعض نفذه، وأقره آخرون، هناك أبوة عامة".

الحفلة المسائية صاخبة، وينتشر الهدوء رويدًا رويدًا عند مجيء الليل، المنارة مضيئة، وبفضلها ترى السفن في البحر بور سعيد على بعد مسافة ٢٥ ميلاً، وذلك منذ بداية الأشغال.

كل شيء نائم في المدينة، بينما الكراكات لا تكل عن أداء مهمتها، والحاملات تدور مراوحها في الماء، تروح وتجيء من القناة إلى البحر، ومن البحر إلى القناة.

* * *



القناة البحرية عبر بحيرة المنزلة .

الفصل الثاني

من بورسعيد إلى القنطرة

في الطريق إلى القناة – دخول بحيرة المترلة – الصيادون والمصايد – أول ممر ضيق صالح لسير السفن – سكان البحيرة – الرواد الأبطال – الضفاف – كراكات بسير طويل – ماضي القنطرة – الآثار الرومانية – تذكار من الجمهورية الفرنسية – أول المخيمات – القنطرة مدينة جديدة – استراحة القافلة – المعدية.

(١)

« يا مصر، لك المجد والعزة، فسوف نعيد فتح قناة عمر [بن الخطاب] العتيقة، كان لأجدادنا فيما مضى شرف تنفيذ هذا العمل الخارق. إن شق الخليج لواجب مقدس. تتقلّب الأرض وتُزمجر ما بقي الخليج موجودًا. افتحوا فيه طريقًا، إن شق بطن الخليج لمؤلم، ولكن بعد ذلك سوف تزول آلامنا إلى الأبد».

(الشيخ رفاعة الطهطاوي)

منذ ساعات النهار الأولى تستأنف مدينة بورسعيد نشاطها، ويشهد الرصيف تكدس البضائع التي تمر عن طريق الترانزيت من البحر المتوسط إلى البحر الأحمر. والمسافرون الذين يبحرون إلى القنطرة والإسماعيلية والسويس، أو الورش المصطفة على طول القناة، يشقون طريقًا لأنفسهم بين أكوام الفحم والطرود من كل نوع.

تستقبل الصنادل المستديرة البضائع، وقاطرة نقل الصنادل معدة لربط السفينة، وملاح قارب البريد يعبر عن نفاذ صبره ليستأنف عمله اليومي: لنسمع صوت حركة المرجل، وتعلن الصفارة الرحيل. إلى الطريق !

تاركًا العلم المصري يرفرف خلفه، وحاملاً على شراعه علم قيادة الشركة، وهو مربع من قماش أزرق مرسوم عليه باللون الأبيض هذان الحرفان: IS (I خليج – S السويس)، يمر القارب بين الأسطول التجاري الذي يملأ الحوض ويتجه نحو القناة عندما يصل إلى وسط الميناء.

مدخل هذا الطريق الصالح للملاحة له طابع مهيب يؤثر في النفس. يظهر التناقض بوضوح بين مدينة بورسعيد التي تركنا فيها الضجيج والنشاط، وبين هذه الطبقة المائية الساكنة والمحصورة بين منحدرات صارمة الاستقامة عبارة عن نهر واسع، يأسر ويدهش المسافر كما لو كان مجراه قد توقف فجأة. القوارب التي انتفخت أشرعتها البيضاء تنزلق على المياه النائمة التي تبدو هادئة للغاية لأنها لا تعرف الموجات، إذ يمر النسيم فوق السدود، ويندفع في الأشرعة، ولا ينخفض إلى سطح المياه المحمية جيداً. هذا المشهد الغريب لم نستطع ردع شعورنا الفطري تجاهه بالدهشة.

لقد ذكرنا ما كان عليه هذا الجزء من الخليج عندما خاطرت فيه أول قافلة استكشاف، فقد كان مستنقعًا فسيحًا يفصله "الليدو" عن البحر، هذه البحيرة – بحيرة المنزلة – مساحتها ١٣٥ ألف هكتار، وطول شواطئها من بورسعيد حتى نهاية البحيرة ٢٢٠ كيلو مترًا، وقد كان علينا أن نحفر القناة البحرية بطول يكاد يقارب ٤٤ كيلو مترًا. وقاع هذه "الصحراء المكون من الطمي حسب تعبير عمرو [بن العاص]، لا يتعدى عمقه المترين. وهذا البحر المغلق، أو بعبارة أفضل، هذه البركة التي يزودها النيل بالماء والطمي عندما يصب فيها، كما يزودها البحر المتوسط بالماء عندما يشق لنفسه طريقا مغمورًا بالماء إلى داخل هذا البحر المغلق، تم استغلال هذه البركة بغرض الصيد، ومن هذا المكان، عند بعض المواقع على الساحل، كما في جوانب النيل، وعلى بعض جُزر صغيرة طبيعية، فوق شواطئ رملية بارزة من الماء، قرى عجيبة من القش والطين يعيش فيها الصيادون. وقد كتب "بيرشير" (Berchère) الذي شاهد بحيرة المنزلة قبل القناة: في كل ليلة تخرج مراكب

الصيد لتضع شباكها في أماكن وفيرة الأسماك في هذه البحيرة، وتترك عاملاً لحراستها، ثم تعود لرفعها عندما يبدأ النهار بالظهور. والعديد من مصايد الأسماك محددة بأعواد طويلة، أوعوامات طافية. وعلى بعض المسطحات الصغيرة المرتفعة عن الماء سواء كانت هذه المسطحات طبيعية أو اصطناعية من البوص، يتخفى الحارس مراقبًا شباكه التي نصبها بجواره منتظرًا أن تقع فيها طريدته من الطيور الكثيرة التي تنتشر – بأنواعها وأسمائها العديدة – هنا وهنالك فوق الأعشاب المتناثرة، أو بين البوص الذي يغطي مساحات كبيرة من هذه المسطحات، وتملأ الجو بضربات الأجنحة، فيتربص الحارس ويلاحقها بعنق بندقيته الطويل. والآن البحيرة زاخرة بقوارب الصيد ليلاً ونهارًا، وطيور النعام والبجع والكركي في صفوف، ومجموعات منتشرة على هذه المياه الهادئة. وحتى عندما تهب الرياح وترتفع الأمواج، سيكون هذا هو مظهر بحيرة المنزلة الذي تراه في النهار.

كانت المطرية والمنزلة مستودعات هادئة للصيادين، تغيرت الحياة الهادئة التي كان يحياها الصيادون عندما ربطت قناة السويس بين الشرق والغرب، فأخرجتهم من عزلتهم الطويلة عن العالم.

ولكن كيف يتم حفر القناة في هذا المستنقع ؟ إن انخفاض القاع لا يسمح بدفع الكراكات إليه، فالتربة هشة وموحلة وضعيفة بما لا يسمح ببناء الورش اللازمة، سيقول لنا «فردينان دي ليسبس» بنفسه كيف كانت هذه الأمور معقدة، وكيف استطاع أن يتغلب على هذه التعقيدات.

* * *

(٢)

قال «دي ليسبس»: « بعد أن تأسست مدينة بورسعيد، وبعد أن أقمنا فيها بعض الورش، بدأنا تنفيذ أشغال كبيرة في بحيرة المنزلة، بحيرة المنزلة من بورسعيد إلى القنطرة مساحتها أربعة وأربعون كيلو متراً.

ومن الصعب، أن يُشق ممر مائي يتسع لإدخال الكراكات وسط فيضانات هذه البحيرة التي تركت رواسبها من الطمي على مر العصور. هناك أماكن ضحلة المياه لدرجة لا يمكن معها تسيير عوامة عليها.

فكان لابد أن يخوض الرجال في الوحل، ويجمعوا الطين بأيديهم، ويضموه إلى صدورهم، ويضعوه يمينًا ويسارًا ليشكلوا أكوامًا على الحافة وسائد.

ومن هذا الطين المتكوم تحت سماء مصر المحرقة تنبعث رائحة غاز كبريت الهيدروجين كريهة لا تطاق، وما هو جدير بالملاحظة أن ملوحة مياه البحيرة لا تجعل انبعاث هذه الروائح تمثل خطورة على صحة الرجال. ومن حسن الحظ أن عدد المرضى لم يكن أكثر منه في أماكن أخرى. لقد قضيت عدة أيام في ذروة الصيف وسط هذه الأشغال، ولم أعان منها. على كل حال، الصيادون في بحيرة المترلة أناس أصحاء وأقوياء، اعتادوا أن يضعوا شباك الصيد ويدفعوا مراكبهم وهم يخوضون في ماء البحيرة حتى خاصرقم. ويذكر الكتاب المقدس (التوراة) أن بحيرة المترلة هي حوض سمك الفراعنة.

ويكمل "دي ليسبس" : «ويجب أن أعترف أن أصعب مهمة واجهناها على الإطلاق هي عمل أول ممر مائي في بحيرة المترلة، لأنه كانت هناك صعاب كثيرة لم أكن أخشى أن أواجهها، ولكنني كنت واثقًا أنني سوف أستطيع أن أتغلب عليها. فليس هناك مستحيل، وعندما كان يقال لنا أننا نحاول القيام بعمل المستحيل، كنا نعلم أن ذلك هو الوصول بحرًا إلى البحر الأحمر عبر عوائق الصحراء والرمال، فقد كان هدفنا الأول هو المرور عبر بحيرة التمساح، ولم يكن ممكنًا الوصول إلى هذه النقطة دون أن نبدأ بهذا الممر المائي الأول، ولم يكن ممكنا أن نبينه في مكان آخر غير مصر، حيث أتاح مناخها الحار أن يجفف هذه الكتل المبنية من الطين لنصنع منها جوانب الممر الضيق، ثم بعد ذلك ندفع عوامة مسطحة. وقد استطعنا أن نقيم مأوى للعمال باستعمال حصير البوص، ولم نستخدم مجندين في بداية العمل، دائمًا رجال أحرار عن طيب خاطر.

لقد ساهم سكان بحيرة المترلة بشهامة في هذا العمل الحضاري، وبفضلهم أمكن حفر القناة عبر البحيرة. هؤلاء الصيادون- وعددهم خمسة عشر ألف صياد تقريبًا - لهم ماضٍ عريق جدير بهم. وأثناء تنفيذ هذه الأشغال بفضل [أوجيست] "ماربيت" بك، عالم المصريات الذي قدره والي مصر حق قدره، اكتشفنا على الضفة الغربية لبحيرة المترلة ممراً لأبي الهول، نجد ملامحه مثل ملامح

الصيادين الذين ربما يكونون من أصل آشوري. وعلى كتف أحد هذه التماثيل المكتشفة، قرأ "مارييت" خرطوش أحد الفراعنة من عهد يوسف الذي كان رئيسًا لوزرائه، وكان يسكن في قرية "طسان" (Tsane)، و"أفاريس" القديمة، أو "تنيس".

وعندما كانت القناة التي حفرت بعمق يكفي للسماح بدخول الكراكات، ترك هؤلاء العمال الأبطال الورش، وعادوا إلى أعمالهم العادية. وصار الذهب الفرنسي الذي اكتسبوه بعرقهم بالنسبة لهم توفيرًا مباركاً، وأول إشارة للمشاركة بين أوروبا ومصر.

حفرت الكراكات فى البداية ممرًا سعته عدة أمتار، ومتوسط عمقه متر ونصف المتر، وكان هذا الطريق الصالح للملاحة ضروريًا لضمان إقامة اتصالات سهلة بين بورسعيد والورش المقامة على طول خط القناة حتى القنطرة. وقد تكدست الأتربة التي تم رفعها على جانبي الممر لترسم شكل القناة بشكل نهائي.

وبعد الانتهاء من هذا المجرى البحري، تضاعف نشاط الكراكات إلى حين وجود القناة بعد أن وصل عرضها إلى ١٠٠ متر، وعمق يصل إلى ثمانية أمتار. وفي هذه القناة النهائية تقوم القاطرات بجر الصنادل المحملة بالبضائع، وتنقل مراكب مصلحة البريد بسرعة المسافرين، وتبحر السفن المليئة بالمؤن والسفن التجارية الثقيلة.

وقد تجمدت الضفتان في الشمس كما لو كانتا أسوارًا حقيقية، تحافظان على مجرى القناة، دون أن تتخليا ولو عن جزء صغير منه، تواجهان ضربات الأمواج التي تثيرها مراوح السفن.

وبحيرة المنزلة التي يقسمها الآن هذا الممر المائي الضيق إلى جزأين تمامًا، والذي سوف يصل إلى الخليج العربي، قدمت إلى الشمس التضحية المطلوبة، فمن قبل أن تُرسم بعد القناة وسط المياه، جفّ كل جزء من البحيرة، لا يصب فيه ماء النيل، وعلى التربة التى اصبحت صلبة الآن تقيم القوافل التى تتبع الضفاف رتخيم عليها، برغم أنه ما زالت هناك بعض المستنقعات، فسوف تجف تماماً بحلول الصيف. هكذا تتجه القناة للأمام رأسًا حتى نهاية بحيرة المنزلة إلى القنطرة.

* * *

(٣)

في هذا الجزء من القناة استعملت الكراكات ذات السيور الطويلة. ولابد لنا أن نصف هذه الآلة لنحكم على ضخامة الوسائل المستخدمة. فوق جسر عائم (بنتون) من الحديد، طوله ٣٣ مترًا، وعرضه ٨,٣٠ مترًا، وعمقه ٣,١٦ مترًا، ومسحوب الماء حوالي ١,٥ مترًا، تدور آلة بخارية قوة ٣٥ حصانًا، ويزداد حتى ٧,٨٧٥ كيلو جرام على المكابس.

ويحرك المرجل عالماً بأسره، يغطي مساحة تسخين ١٠٨ أمتار مربعة.

وتثبت الآلة في مكانها ست سلاسل ضخمة، والجسر به فتحة يترل منها ذراع قوية من الحديد طولها ١٩,٥٠ مترًا. وقد ثبت قادوس ضخم يستطيع أن يرفع ٣٠٠ أو ٤٠٠ متر من التراب في المرة الواحدة.

وعندما تدور الذراع نحو الطرف الأعلى من الطريق، تفرغ القواديس حمولتها في الصنادل إلى أن تمتلئ، ثم يتم قطر هذه الصنادل بحمولتها هناك. ولكن بمرور الوقت أصبح نقل هذه الأتربة إلى البحر باهظ التكلفة بسبب زيادة المسافة بين مكان الحفر والبحر.

لقد أصبح يتوجب على فن الهندسة أن يتغلب على هذه المشكلة بشكل اقتصادي، فتم تركيب ذراع لطرد الأتربة على جانب موقع الحفر، ونصب سقالة فوق الكراكة نفسها، ترتفع ١٤,٨٠ مترًا فوق سطح الماء، وعلى قمة هذه السقالة تم نصب منصة تستقبل القواديس الممتلئة، فتفرغ حمولتها من التراب إلى جانبي القناة عن طريق ممر من أعلى المنصة على مسافات متغيرة من ٦٠ إلى ٧٠ مترًا. وهذه الآلة تنتصب فوق أعمدة معدنية ضخمة متشابكة بشكل قوي، مشدودة بعضها إلى بعض بأربطة معدنية قوية وهي محمولة على سطح صنادل تطفو على سطح الماء.

هذه السقالة الضخمة سهلة الحركة مثل اللعبة، حيث تستطيع أن توجهها صفيحة دوارة حسب احتياجات الجرف. ولا يستقر الرديم المُفرغ في هذا الممر ويسد الطريق، فتقوم نافخة بخار تدفع الرديم دون توقف في هذا الطريق المرسوم، وتسوى الأرض، بينما تترل سلسلة مزودة بشوكة على طول هذه الذراع. وترفع كل من هذه الكراكات في السنة

بين ٣٠٠,٠٠٠ و ٣٥٠,٠٠٠ متر مكعب من الأتربة، ومنها آلات ترفع حتى ٣٠٠٠ متر مكعب في اليوم.

وفي محاضرة علمية قدمها "لاڤالي" أمام جمعية المهندسين المدنيين، تحدث مهندس أشغال القناة عن الكراكات ذات السيور الطويلة قائلاً : "حاولنا البحث عن وسيلة لننقل بها ٢٠٠ متر من الأتربة على ضفة لكل متر عمل. وكنا سعداء عندما وجدنا الحل الشامل للمشكلة في استخدام السيور الطويلة. كان لابد لذلك من زيادة ارتفاع الكراكات بدرجة غير مألوفة، وصنع سيور طولها ٧٠ مترًا، ودعمها وربطها بهذه الكراكات. ولم نكن نستطيع الاحتفاظ بالترتيبات التي وفّت بحاجة السيور الصغيرة حتى لو تضاعفت. إن زيادة الأحجام تضاعف مجهود الأجزاء المختلفة.

وأخيرًا توصلنا بفضل مساعدة "ليكونتر" (Lecointre)، مهندس مصاهر وورش البحر المتوسط، هذه المساعدة البناءة والمخلصة أدت إلى ابتكار وسائل عملية. هذا الحل الموفق لم يكفل فقط تنفيذ أكثر من نصف القناة، والمرحلة الأكثر صعوبة، ولكن أتاح تحسين التخطيط، واعتماد مقطع جانبي أفضل بكثير».

* * *

(٤)

وبعد أن يخرج خط القناة من منطقة المياه الراكدة في أقصى جنوب بحيرة المنزلة، يقطع خط القناة طريق القوافل المتجهة من مصر إلى سوريا.

وكان يطلق على هذا الموقع اسم القنطرة (الجسر). وكانت هناك مدينة كبيرة تنافس "بيلوزيوم" و"تنيس" و"رع – مس" (Rahmes)، ودفنة (Daphné)، وعشرين مدينة أخرى مزدهرة تتقاسم دلتا النيل.

وتحمل القوافل إلى السوريين منتجات أفريقيا، وإلى المصريين عجائب تستحدثها صيدا، (Sidon) وصور (Tyr)، والثروات المحمولة من القدس والبالك (Ballek)، كل ذلك يمر بالضرورة عبر مدينة القنطرة عن طريق الجسر الممتد فوق مياه البحيرة الضحلة، وكأن هذه البحيرة الصغيرة بئر في هذه الصحراء المترامية الأطراف.

هدم الفرس مدينة القنطرة القديمة في عام ٣٤٤ ميلادية. وربما كان عدد السكان في ذلك الوقت أكثر من خمسمائة ألف نسمة، ثم أعاد الرومان بناءها من جديد، وهجرت مرة أخرى. وعندما وطأ جنود الجمهورية الفرنسية هذه الأرض، شهدت قيام مدينة للمرة الثالثة.

وقد تم العثور على كتابة قديمة في معبد الكرنك في مدينة طيبة، تشهد على عظمة عرفتها مدينة قديمة في ضواحي "القنطرة".

وعند حفر القناة البحرية في هذا المكان، اكتشف عمال الحفر بدورهم تسع مصابيح أثرية ترجع إلى أصل روماني، وعليها لوحات، وثلاث أوان ترجع إلى نفس العصر. وقد عثر العمال أيضًا في الأتربة على زر نحاس مزين بقبعة الحرية حولها الغار. هذا الزر (طاقية) كان يضعه جنود الجمهورية أثناء حملة بونابرت على مصر.

قطعت القناة الطريق، ولكن أقامت الشركة معدية لمرور القوافل من شاطئ إلى آخر. وكانت أول ورشة في القنطرة عبارة عن تجمع لعدد من المنازل المتنقلة من الخشب، ومبنيين من الطوب اللبن لاستقبال العمال. وأقيم مصنع قرميد لتوريد المواد اللازمة للبناء، وتم إصلاح الساقية التي كانت مهملة، وزودت بناعورة يحركها ثور.

وانتشر في مصر وسوريا بسرعة فائقة خبر بداية قيام مدينة في "القنطرة" توجد بها المؤن، وخاصة المياه، وتزاحمت القوافل بسرعة، وبشكل هائل.

وعندما أتى العمال بماء النيل العذب إلى "القنطرة"، عرفت القوافل تطورًا تجاريًا حقيقيًا. فقد نقلت معدية "القنطرة" في الشهور الستة الأخيرة لعام ١٨٦٤، من شاطئ لآخر قادمة من مصر أو سوريا، ٤٢,٩٢٩ جملاً، و٩٣٥٠ حصانًا، و٢٤٨٩ بغلاً، و٢٨٣٥ حمارًا، أي ٥٧٦٠٣ دابة محملة بالبضائع، و٣٣٩٢ بقرة، و٢٣٠٦٣ خروفًا، و١٨٥٧٥ من المعزة. وسوف يعطي مثل هذا النشاط السريع ورشة القنطرة أهمية المدينة، حيث تم حصر أكثر من ٧٠٠٠ من السكان.

لقد تطورت المدينة على ضفتي القناة، فعلى الضفة الآسيوية يبدأ شارع عريض عمودي على الرصيف في اتجاه الموقع حيث تنتهي المعدية، ويستمر حتى آخر المباني. ويحيط هذا الطريق المتسع مساكن جيدة، اختلط فيها أسلوب البناء الشرقي بالأسلوب الغربي. وعلى طول هذا الطريق تم تسيير خط سكة حديد أمريكي.

وتؤدي الشوارع العرضية يمينًا ويسارًا إلى أسواق عامرة بالمؤن، كما تؤدي إلى قرى اليونانيين وقرى العرب المجتمعة في الضواحي. وتسود بعض مظاهر البهجة في القنطرة، ونشهد في هذا الموقع مولد سوق استمتاع تتوقف فيه القوافل. وتعتبر القنطرة بالنسبة للجمالين بمثابة ميناء راحة البحارة، ولا يوجد شيء أكثر إثارة من القنطرة في النهار وفي الليل، فمنذ ظهور الشمس في السماء يزدحم الشارع الفسيح بالعرب الذين يدفعون دوابهم نحو المعدية، ويصحب الرعاة البدو أغنامهم، والفرسان ورؤساء العمال والجمالين، ولا نسمع إلا الصياح، ونشاطًا غير مألوف، وحماسًا حقيقيًا في العمل. وعند حلول الليل، يتم على الفور ربط الخيول والجمال والبقر والخراف والماعز في الأوتاد، وتحبس في الحظائر. ويسلم الجمالون والرعاة حراسة بضائعهم وحيواناتهم إلى حارس ليلي أمين، ويتجه أصحاب القوافل بتمهل، وهم يدخنون الغليون، نحو قرية العرب، حيث تجذبهم أنغام الناي والأغاني الشجية.

وتمتد القنطرة على الشاطئ الآخر للقناة، وتبدو على شكل واد بين تلين من الرمال تخيم القوافل خلفهما قبل عبور القناة. وتشكل القناة فعلاً في هذا المكان الحدود التي تفصل أفريقيا عن آسيا، وأصبحت الاستراحة فيه تقليدًا.



القافلة تنتظر المعدية في القنطرة

يمكن أن نعتبر أن «الرحلة» لا تبدأ في الواقع إلا على «الضفة الأخرى». وبعد ذلك يسود الهدوء التام في هذا المكان، ويقوم الناس فيه بالتزود كل ما يحتاجون إليه من المؤن الوفيرة، ويجدون فيها ماء النيل من جديد.

هذه المجموعات من الجمالين، ورؤساء العمال، والتجار وهم في راحة القيلولة – راحة أهل الشرق – تمثل عددًا كبيرًا من اللوحات الجذابة.

والراحة حتمية إما لشدة حرارة ضوء الشمس أو رياح الخماسين المحرقة التي تخنق الجو. تسكن الجمال في سلام بعد أن تتخلص من أحمالها وبرادعها، وتبقى قاعدة القرفصاء أو واقفة، ويقوم النساء والأطفال بطحن اللبن، بينما يغلي الماء في الإناء النحاسي فوق النار المائلة للزرقة، الناتجة عن حرق الأعشاب الجافة التي تم جمعها على طول الطريق، هنالك نجد كلاً من رئيس القافلة الجالس على الربوة يدخن الشُبُك (الغليون) التركي، والجَمَّال المتكئ على بندقيته، ينتظران اللحظة السعيدة لترتشف شفاههما المحترقة قهوة مُخا (قهوة يمنية). الشيخ العجوز منعزل، يتروي جانبًا وقد غلبه النعاس، بينما ذهبت الفلاحة لتملأ الجرة من المدينة. بقية القافلة تتسامر وقد انقسمت إلى مجموعات صغيرة من ثلاثة أو أربعة أو ستة أفراد في شتى الموضوعات، ولكن لا يعكر صفو هذا المزاج الحسن إلا حدث خطير. قال شاعر عربي: "عندما تتوقف القافلة، يتبخر كل ما هو فاسد في دم البشر والدواب، فتتحقق الطهارة الكبرى داخل الأبدان".

الراحة هي ساعة العمل للنساء والأطفال، وساعة خلوة الشيوخ مع النفس، وإجازة الملذات للشباب.

وخلف التل حيث تخيم القافلة، استقرت أوروبا. لم ينس أحد من كل المسافرين الذين زاروا أشغال القناة «بوفيه القنطرة» القائم على ضفة القناة، وكأنه على الشاطئ. تقترب إليه الزوارق ومركب البريد، وفي ذلك المكان تلقى السفن مرساها لحظة، وترفرف هذه الأعلام في الهواء، والأكشاك الخفيفة التي تغطيها النباتات المتسلقة لها سحر جذاب لا يقاوم. لا بد من المرور أسفل قوس النصر للدخول إلى تلك «القاعات الخضراء» التي يقدم فيها أصحاب الفنادق بلطف المشروبات المتنوعة.

وعلى الشاطئ يوجد عارضو الدببة الذين جاءوا من لبنان، ومربو القرود والراقصات أحيانًا، والمهرجون دائمًا. وعندما تنتهي راحة القافلة يتم تجميع الجمال والدواب، ويبدأ الزحام الصاخب. سوف يحاول كل واحد العبور أولاً، والمعدية مزدحمة، ويصيح الحارس، وتروس العجلة التي يحركها شخص عربي تمسك في السلسلة الممتدة بين ضفتي القناة. يغادر الجسر المتحرك الشاطئ، ويتقدم ببطء نحو المياه.

ستصبح القنطرة نقطة ترانزيت التبادل بين مصر وسوريا. ومهما احتلت أوروبا شواطئ القناة هذا المخيم الذي أصبح مدينة، فسوف يحتفظ بطابعه الآسيوي والإفريقي.



عبارة القنطرة فى جنوب بورسعيد

الفصـــل الثالـــث

من القنطرة إلى الجسر

بحيرات البلاح – رجل في الجبس – الفردان – الرافعات – عتبة الجسر – عربة يد طيارة – عربة يد بجبل – قماش (النسيج) بلا نهاية – الورش : الفلاحون والسوريون والبدو – درس جغرافيا في الصحراء – حشد بشري – مخيم الجسر – منزل جيويا – الحفارات – خندق الجسر.

(١)

" أفتح على الهضاب أنهارًا، وفى وسط البقاع ينابيع، أجعل القفر أَجَمَة ماءٍ، والأرض اليابسة مفاجر مياه، وأجعل فى البرية الأرز والسنط والآس والسنديان والشربين معاً" *

إشعياء، الإصحاح الحادى والأربعون، الكتاب المقدس.

بعد مدينة "القنطرة" تشق القناة المائية طريقها في مستنقعات خالية من المياه في رحلة عبر بحيرات "البلاح" حتى "الفردان" في مسافة تصل إلى عشرين كيلو مترًا.

ومثلما بدأ العمل في القناة المائية خلال بحيرة المنزلة في مياهها الضحلة وبنفس الإمكانيات، استؤنف العمل في بحيرات البلاح، وبدأ الحفر هناك، وتحت أول طبقة من الرمال اكتشف العمال رصيفًا من الجبس المتبلور. وعند تخليص هذا الجبس من كلوريد الصوديوم، فإنه يوفر نوعية ممتازة من الجبس لأعمال البناء في بورسعيد.

تبدو الحياة في بحيرة المنزلة رائعة تجذب النظر بمصايدها ومراكب الصيد الكثيرة التي تنشر أشرعتها في السماء، وكأنها عالم أسطوري يحلق في الفضاء. أما في بحيرات "البلاح"، فلا تبدو أية مظاهر للحياة،

فلا ترى طيورًا ولا مراكب، لاشيء سوى المستنقعات الخاوية. ولم تصبح بعد الصحراء بتموج الرمال اللافحة وعزلتها المهيبة، ولا الخزان الذي تملؤه فيضانات النيل "حوض سمك الفراعنة" القديم، إنه القحط الأشد قسوة.

وعندما أقيم المجرى المائي على هذه البحيرات، بدأنا باستخراج الجبس، وتم اختيار حارس له عُرف بإخلاصه النادر وتفانيه غير المعهود، وشجاعته في مواجهة هذه العزلة المرعبة.

وقد وصف هذا الشخص الفريد – على الطبيعة – كازمير ليكونت (Casmir Lecomte) أحد زوار القناة، فكتب يقول : ها هو الرجل الشجاع المعروف في الخليج باسم "رجل الجبس"، إنه يعيش بمفرده وسط المستنفعات التي يُستخرج منها حجر الجبس بكميات هائلة. يستخرج ويحرق الطوب، ويحمّل القوارب ويرسلها إلى المناطق المعينة له. وباختصار يدير أعماله. ثم بعد انتهاء مهمته، يسرح العرب، ويسترد بكل فلسفة كتابه وغليونه (pipe)، وها هو مندمج في وحدته إلى أن تستدعيه احتياجات العمل من جديد.

"يظل هكذا لعدة أسابيع وسط المستنقعات دون أن تغيب عنه أية شاردة، ودون أن تبدو عليه علامات الملل، إنه يتفهم عمله كالفيلسوف وهو رابط الجأش ويقظ الضمير، وله إحساس مرهف بالواجب. لا يقطع وحدته من وقت لآخر إلا زائر جاء في جولة للمكان، من السهل على الزائر أن يهتدي إلى مكان إقامة رجل الجبس الذي يتنقل دوامًا ليحظى باستضافته. لا نرى قمته المتواضعة عبر ضفة القناة، لأن الساكن الوحيد الذي يستضيفه غالبًا ما يضطر لتغيير منزله. يقيم "رجل الجبس" عادة في المستنقع بالقرب من الفرن، كي يكون قريبًا منه ليراقب سيره. وكان قد غادر مكانه قبل مروري بأيام قليلة بسبب الفيضان الذي فاجأه ليلاً، ولم يتنبه إلا عندما وجد نفسه متورطًا. كان يحكي بمنتهى البساطة هذه الحادثة وكأنها نتيجة طبيعية لوضعه" .

ومرات أخرى يخيم في قلب المستنقعات مع بعض العرب، وبالقرب من جيوب الاستخراج، وذلك عندما يجد مصادفة كتلة أرض كافية ليقيم عليها كوخًا لا يحتاج منه سوى بعض العصي يغطيها بكسوة من وبر الجمال. ولكن أيام سعادته ورفاهيته هي الأيام التي يستطيع أن يلجأ فيها تحت ضفة القناة ليراقب تحميل الزوارق، ويجرب حظه ليصافح عرضًا يد زميل. وتعتبر هذه الأيام مثل الأعياد الكبيرة، يخرج من صندوقه الوحيد الذي يحتوي كل ثروة هذا المتنسك، زجاجة عتيقة جاءت من الإسماعيلية أو بورسعيد، وحُفظت لهذه المناسبات الرسمية.

"نادراً ما طرقت الكأس بالكأس بأحر مشاعر المودة إلا في مثل هذه المناسبة. ربما قد أنسى الاسم الحقيقي لوجه هذا الرجل الهادئ الحازم الذي استرعى انتباهي، ولكن لن أنسى أبدًا ذكرى "رجل الجبس".

واليوم تمر القناة وطولها ١٠٠ متر في هذه البحيرات، تدفقت مياه البحر المتوسط في عدة مواقع، وفي المياه الضحلة القائمة على مساحات واسعة، شكلت أحواضًا داخلية تتكاثر فيها الأسماك".

* * *

(٢)

من القنطرة إلى الفردان، تمر القناة عبر بعض تموجات أرضية. وفي هذه الأجزاء فإن السيور الطويلة التي هيأت على الكراكات، والتي سبق أن تحدثنا عنها، لم تكن قابلة للتطبيق. كان لابد في ذلك الوقت من آلة يمكن أن تلقي الأتربة من فوق الضفاف العالية. واستجابة لهذه الضرورة تم ابتكار آلة أطلق عليها «الرافعة».

تحفر الكراكة القناة وتلقي بالأتربة على صندل عائم وُضع بالقرب منها، وهذا الصندل العائم عبارة عن وعاء [ضخم] مكون من سبعة صناديق للأتربة. وعند ملء هذه الصناديق وتحميل الصندل العائم تمامًا، يترك الكراكة، ويجيء ليأخذ مكانًا بالقرب من الآلة الرافعة.

والرافعة عبارة عن خط حديدي يبدأ عند مستوى الماء، ويرتفع إلى أربعة عشر مترًا. ويتحمل الخط الحديدي في الهواء جسران من الحديد، يرتكز أحدهما على الصندل، والآخر على مسطح الترعة، ويربط بينهما تقاطعات متينة.

وتأتي آلة بارعة- تتحرك بالبخار- لتأخذ أحد الصناديق الممتلئة بالأتربة من الصندل العائم، وتحمله حتى الطرف الأعلى من قضيب الخط الحديدي، وعندما تصل إلى نهاية المسار، يرتفع الصندوق بذاته ويفتح أحد جانبيه، ومن ارتفاع ١٤ مترًا يسقط نتاج الجرف، ينتشر كعمود من الوحل الذائب فوق المنحدر، ويكون على الأرض مثل قشرة ضاربة إلى السواد تجمدها الشمس. وبعد تفريغه يعود الصندوق على نفس الخط، ليأخذ مكانه من جديد على الصندل العائم.

وقد استخدمت ثماني عشرة من هذه الآلات، حملت سبعمائة صندوق للأتربة في أشغال القناة في الأجزاء التي كانت الضفاف فيها شديدة مرتفعة، ولا تتيح استخدام السيور الطويلة بعيدًا جدا عن البحر والبحيرات، لتضمن تفريغًا اقتصاديًا للأتربة في المياه الضحلة بواسطة مجرد حاملات بمراوح.

وكان فوزان بك- مهندس الطرق والكباري الذي سوف يخدم الشركة طوال فترة البناء في وظيفة مدير عام الأشغال- أول ما كان له شرف تصميم هذه الآلة الرافعة.

* * *

(٣)

تنتهي بحيرات «البلاح» عند الفردان، حيث تبدأ الصحراء. ويمثل حدود البحيرات كوم من الرمل (وسادة)، ارتفاعه ١,١٠ مترًا فوق مستوى المياه. ويأتي بعد ذلك منخفض بسيط تغمره المياه أحيانًا، وتقومه عتبة أخرى عما قريب. وتستمر التموجات أكثر فأكثر حدة وامتدادًا على مسافة حوالي عشرة كيلو مترات. يواجه العمال بعد ذلك عائقًا لتل على منحدر شديد ارتفاعه ١٦,٣٨ مترًا على امتداد طول ٢٠٠ متر. وهناك منخفض آخر على شكل واد يتزل أربعة أمتار، وترتفع تدريجيًا عتبة الجسر– جبلاً حقيقيًا – إلى ١٩,١٠ متراً فوق مستوى الماء.

ولابد أن تمر القناة البحرية عبر هذا الجسر لتصب مياه المتوسط في المنخفض الفسيح الذي يتبعه، والذي سوف يصبح – في المستقبل– الميناء الداخلي للخليج "بحيرة التمساح".

وكان لابد من تركيز كل الجهود في هذه النقطة، ولابد من كسر هذا الحاجز. وعندما وصلت القناة البحرية إلى العتبة أتاحت التموين عن طريق بورسعيد، وأصبح مخيم "الفردان" الذي أقيمت عليه بعض المساكن مخزنًا للتموين، وتم إعداد بئرين لتوفير المياه. وسوف توفر الأشجار الصغيرة التي زادت في كل المنخفضات مادة كافية للتدفئة.

قام الصيادون في بحيرة المترلة بمهمتهم، وبقي على سكان مصر الآخرين خرق هذا العائق الضخم.

وقبل استدعاء المجندين الذين تعهدت الحكومة المصرية بتوفيرهم، كان لابد من إعداد الوسائل العملية لتشغيلهم. وكانت العملية مزدوجة، فلم تقتصر فقط على حفر الأرض، ولكن أيضًا نقل الأتربة إلى القمم العالية، وكان على الرجال مهمة حفر الأرض، بينما تعمل ثلاث آلات مختلفة لرفع الأتربة، وهي عربة يد بدولاب واحد (بروته)، والعربة برباط، والسطح المائل أو القماش الدوَّار. وكان على عمال الحفر قطع الجسر لحظة دخول مياه البحر المتوسط فيه، وتقوم الكراكات بتوسيع المجرى الذي تم تنفيذه.

والعربة الطائرة (أو البروتة) هي هيكل بناء مزود بعتلة (رافعة) عرضية وتتأرجح كالميزان، وهي معلقة في الهواء بواسطة حبلين من الأسلاك. وحينما تميل الرافعة إلى جهة أو إلى أخرى، تترفع العربات المتعلقة بالحبل إلى مستوى الرديم، أو ترتفع فارغة في قاع حفرة الخندق. تلك هي العربة الطائرة، وهي سهلة الاستعمال ما دام الجدول لم يتعد عمقه ثلاثة أمتار، وتحل العربة بالرباط محل العربة الطائرة عند عمق ثلاثة أمتار.

ويجب على العامل أن ينقل الرديم بالعربة اليدوية إلى قمة المنحدر. وقد أقيم طريق من ألواح من الخشب على المنحدر، ويثبت من أعلى وتد مزود ببكرة يتدلى عليها إلى القاع طرفا حبل ملفوف على البكرة. وعربة اليد الممتلئة تربط إلى أحد طرفي حبل، وأثناء رفع أحد العمال عربة اليد إلى أعلى على الطريق الخشبي، يشد عاملان آخران من العرب طرف الحبل إليهما لضمان صعود الرديم. ويتم تطبيق هذه الطريقة حتى عمق خمسة أمتار.

وعند خمسة أمتار يكون الصعود مرهقًا للغاية، فاخترع كبير المهندسين "موجيل بك" السطح المائل" أو" قماش الدوَّار [بلا توقف]". وقام بعمل طريق على هذا المنحدر ووضع عليه ذراعًا كبيرة من ألواح الخشب. وعلى طول الذراع تم تركيب سير قماشي مزود بجيوب يسقط فيها الرديم. وفي القمة توجد الآلة مزدوجة تدير هذا السير ليصعد الرديم ويسقط هناك.

ولإقامة العمال القادمين من كل الجهات، تم بناء مساكن واسعة ومخازن للتموين على الجسر.

وقد أقيمت ست ورش رئيسية لحفر ١٤ كيلو مترًا على طول عتبة الجسر، وأعد "فينيه" (Feinieux) – رئيس الورش – الأشغال التي سوف يكلف العرب بأدائها.

وفي كل ورشة شيدت قرى كاملة، وقد كتب أحد رواد هذا العمل: "سنكون سعداء حقًا، عندما يتم إسكان كل العرب. ليس هناك أهم منهم، ولا أكثر ذكاءً على وجه الخصوص. وإليكم مثال على ذلك، فعندما وصلت قطع عربات اليد إلى الصحراء، ساد القلق بشأن الوقت اللازم لاستخدامها، وقام سائقان أوروبيان بإنجاز ثلاث أو أربع عربات في اليوم. حاولنا تشغيل أهل البلد، لم يظهروا براعة في البداية، ولكن بعد يومين من التدريب أدهشوا الجميع تمامًا. ثمانية وأربعون من

بينهم، نصفهم على الأقل من الأطفال تتراوح أعمارهم بين ٨ سنوات و١٢ سنة، استطاعوا إنجاز من ١١٥ إلى ١٢٠ عربة يد في اليوم. الأمر عجيب فعلاً، حين نتذكر أن هؤلاء الرجال والأطفال لم يروا عربة يد أبدًا، ولا لمسوا آلة غير الفأس التي تستخدم في حفر الأرض. وإني مقتنع أن لا شيء يستحيل على العمال المصريين، وأنهم سيصبحون الأفضل في ورشنا قريبًا، وقبل نهاية أشغالنا سوف تمتلك مصر عددًا كبيرًا من العمال المهرة بما فيه الكفاية لتنفيذ أعظم الأعمال.

كل شيء كان معدًا فيمكن حضور العمال، قسمت كل ورشة إلى ورش صغيرة للرديم المخصص إنجازه بواسطة مجموعة من عشرة عمال في المتوسط من المجندين (escouade). وفي مدخل كل ورشة، نقرأ باللغة العربية إشارة إلى عدد الأمتار المكعبة من الأتربة المراد رفعها، والتكلفة المخصصة لتنفيذ العمل كاملاً.

وقد انضم إلى العمال المصريين بعض أحفاد قدماء الفلسطينيين، جاءوا من مناطق حول صحراء سوريا بالإضافة إلى البدو. وقد كتب "فردينان دي ليسبس": "عندما كنا نقول بإحدى الجولات الأخيرة في الصحراء، قمت مرة بزيارة رئيس العناديس (Annadis)، وهي قبيلة مكونة من أربعين ألف نسمة منتشرة على حدود مصر وسوريا، سألني رئيسهم، وحوله عدد كبير من شيوخ القبائل المجاورة، ليس بشأن العمل نفسه لأنه يعرفه لأننا نستخدم رجاله كسعاة منذ بضع سنوات، ولكن عن فائدة العمل والهدف من مشروعنا. رسمت له على الأرض خريطة العالم، وشرحت له كيف السفر من أوروبا ومن البحر المتوسط، و عبور مصر والوصول إلى بحار الشرق، هذا المجرى من الغرب إلى الشرق يصل بين ٢٥٠ مليون أوروبي، و٧٠٠ مليون أفريقي وآسيوي، وسكان المحيطات. وأظهرت من الجانب الآخر هذا الخط، من جبل طارق، الذي يدور حول إفريقيا ورأس الرجاء الصالح، يقطع مرتين خط الاستواء، ويسير جانب "مدغشقر"، ولا يصل إلا بعد هذا الدوران الطويل إلى بحر الهند الواقع بفضل قناة السويس بين ٤٠٠ و٥٠٠ فرسخ فقط من البحر المتوسط. وبعد أن فحصوا الرسم الذي وضعته أمام أعينهم وتابعوا بكل انتباه شرحي الموجز، كانوا متأثرين، واستولت عليهم الدهشة لعظمة هذا المشروع. رفع هؤلاء الرجال سواعدهم إلى السماء،

وسبحوا الله، لأن هؤلاء البدائيين الذين يعيشون في عزلة الصحراء، يرون يد الله في كل مكان، ويرجعون إلى فضل الله كل ما هو نبيل وجميل". هرع سبعة آلاف من هؤلاء البدو إلى الخليج.

قام عشرون ألف رجل بحفر القناة في عتبة الجسر، قبل أن يبدأ "سياما" (Sciamma) – رئيس المهندسين في الشركة – بمساعدة "كازوا" (Cazaux) في الشروع وتنفيذ ترعة المياه العذبة التي وصلت ماء النيل عبر صحراء من ١٢٥ كيلو مترًا، على طول الأشغال لتزويد العمال، كان لابد من الذهاب ٣٠ كيلو مترًا للبحث عن الماء العذب، بما يعادل يومية جمل. تحمل كل دابة برميلين سعة كل منهما ١٢٥ لترًا من الماء. وتم استخدام ٢٠٠٠ جمل في هذه المهمة.

وفي عام ١٨٦٢، قام بزيارة الخليج أحد المساهمين، وكان "متشككًا"، وعندما اقترب من العتبة، كتب يقول : " كنت أسمع طنينًا يتزايد كلما تقدمنا. وكنت أعتقد أن هذا الضجيج صادراً من العمال، ولكن لم أكن أتوقع المشهد الذي اكتشفته. كان التل يحجب عنا القناة الصغيرة، وعندما عبرنا التل، ظهرت لنا الأشغال على مدى البصر على جانبي من القناة، حيث آلاف العمال يتغنون وهم يشتغلون، ويصعدون بزهو حاملين السلال مملوءة بالأتربة، وينزلون الضفة بسرعة لأن الماء يجري في هذا الجزء من الورشة، والعتبة مرتفعة ١٩ مترًا فوق مستوى البحر، وينزلون –كما قلت– بسرعة شديدة، أحيانًا يفقد أحدهم توازنه، ويقع في الخندق ولكن ليس بعيدًا، لأن الموج الصاعد هنا يمنعه، ثم يبدأ الضحك، وينزل من جديد ليطلع مرة أخرى. كان في هذه الورشة حوالي خمسة عشر ألف رجل، وحينما ننظر عن بعد يمكننا القول أن هذا العدد يبدو كالنمل يدخل جحوره، ويخرج منها فورًا من جديد. الفلاحون في داخل الخندق يحفرون ويملأون السلال، ويأتي آخرون لأخذها وحملها إلى الضفة. ويوجد الشيوخ من كل قرية يراقبون عمالهم، بل يعملون معهم. زرت هذه الضفة بكل تفاصيلها، ما تم الانتهاء منه، وما لم يتم، وفحصت بعناية الجزء الذي غمرته المياه. أعتقد أنه يمكننى القول بكل تأكيد أن الضفاف لن تُضر من احتكاكها بالمياه، ولكن على العكس سوف يقويها هذا الاحتكاك».

لقد ابتكر مهندسو الشركة- كما قلنا- عدة أساليب ميكانيكية لتسهيل عمل الفلاحين، وقد كان الجهد الذي بذله الفلاحون في حفر القناة كبيرًا، لدرجة أن هذه الآلات لم تكن قادرة على منافسة نشاطهم. وكانوا ينشدون وهم يؤدون هذا الجهد.

"إذا أردت اجتذاب الطيور قدم لها الخبز، وإذا أردت دعوة الرجال، انشر العدل يأتك الرجال" هكذا كان يردد إمام مسجد الجسر الذي يتردد إليه العمال للصلاة.

* * *

(٤)

بينما كان يتم حفر القناة بعزم، كان مخيم الجسر يقام على الهضبة. وانطلاقًا من شواطئ الطريق البحري، يمتد شارع واسع عموديًا حتى الكنيسة الكاثوليكية التي شُيدت منذ بداية الأشغال. وعلى اليسار حدائق تحيط بها أسوار منخفضة، أناخت الجمال فيها. وبجانبها تتجمع قرية العرب، وتتكدس فيها الخيام البيضاء وأكواخ القش السمراء. وعلى اليمين فندق مبني على الطراز الأوروبي، محاطًا بشرفة مسقوفة (فراندا)، وبجانبه مسكن مهندس القسم "جيويا" (Gioia).

المبنى أنيق على بساطته، ولكن لابد من الدخول إليه لاكتشاف المعجزة. أقيم المخيم في قلب الصحراء، ويا لها من صحراء ! لا تعرف قمة الخليج ثمة عشب ولا نقطة ماء، حرقها القحط الشديد بلا رحمة. ولتزويد خط الأشغال بالماء العذب من الإسماعيلية حتى بورسعيد، كان لابد من إدخال النيل في أنابيب تمر بهذه المرتفعات. ولهذا الغرض وضعت آلة بخارية في الإسماعيلية لهذا الغرض، وزودت عتبة الجسر بالخزانات.

ولكن الرجل الذي أقام معسكرًا في الجسر لم يكن فحسب صاحب خبرة ومهندسًا مستغرقًا في عمله. كان "جيويا" – الذي ولد في إيطاليا – فنانًا أيضًا، بل فنانًا عالي الهمة. تخيل ما يمكن أن يحققه وصول الماء إليه من معجزة، فقد أنشأ هناك على هذه الصحراء وعلى هذه القمة القاحلة، حديقة غارت منها أكثر الأشجار خضرة، وأجمل الأزهار زينة.

صارت هذه الواحة محطة إجبارية لكل مسافر. وهناك أسفل الخضرة تغني وتحلق الطيور في منظومة فنية متآلفة، ونافورة ماء تغرد في حوض حوله تمرح نوارس رشيقة الخطى.

وتحت سقف الشرفة الداخلية ذات الفتحات، والمزينة بنباتات متسلقة، من المستحيل ألا نعتقد أننا انتقلنا إلى أوروبا، تؤدي هذا الشرفة إلى حجرات المهندس الفنان، عبارة عن متحف من صور مختارة معلقة على الحوائط، وخزف صيني نادر، وبرونز من أجمل الأذواق. وعلى صندوق أثري للأمتعة رتبت بعناية قطع من الخزف الإيراني، وزخارف وأساطير من الصين، مع تحف عاجية مبهرة النفس، وبعض تحف الفن المصري، وستائر وسجاجيد ثمينة القيمة، لقد حقق "چيويا" نبوءة "إشعياء" : "أجعل فى البرية الأرز والسنط والآس وشجر الزيتون. أضع فى البادية السرو والسندان والشربين معًا". وفي نفس الوقت الذي كان "دي ليسبس" ينفذ بنفسه قول "إشعياء" : "أفتح على الهضاب أنهارًا، وفى وسط البقاع ينابيع، أجعل القفر أَجَمَة ماءٍ، والأرض اليابسة مفاجر ماء".



عتبة الجسر، منظر من شاطئ آسيا .

(٥)

أنهى الفلاحون أعمالهم، وتم حفر العتبة بدرجة كافية لتأتي الآلات البخارية وتتسلم مواقع العمل. وقد ظهرت مشكلة جديدة، كيف يمكن حفر قناة ورفع الأتربة من قاع الخندق، فابتكر المقاول "كوفريه" (Couvreux) آلة حلت المشكلة، وهي "الحفار"، كان لابد من رفع أربعة ملايين متر مكعب.

وعلى الضفة أصبحت الآلة البخارية المتحركة على عجلات، والمستعملة في دفع آلة الحصاد وهي منفصلة عنها – هي المحرك الرئيسي، وضعت على قضيبين امتدا على طول القناة بشكل متواز، وتنزل من هذه الآلة المتحركة على طول المنحدر سلسلة من القواديس الحديدية، تمتلئ تلقائياً عندما يتم سحبها لأعلى، وتتلقى العربات نتاج الجرف، وعندما يكون عدد العربات كافياً لتشكيل قطار، توصلها قاطرة إلى القمة بواسطة شبكة من الطرق الحديدية المتعرجة.

كان على"كوفريه" أن يجعل عرض وعمق القناة كافيًا لدخول الجرافات العادية فيها لتعميق الطريق البحري. وقد كانت فرحة حقيقية عندما انتهى المقاول من مهمته في أول فبراير ١٨٦٦، ووصفها أحد الشهود: "في الساعة الحادية عشرة صباحًا امتلأت آخر عربة في المهمة، وبدلاً من أن تتجه إلى المقلب مثل العربات التي سبقتها من قبل، وصلت العربة مصحوبة بالزهو إلى المحطة في مدخل المخيم. كان القطار مكونًا من ثلاث قاطرات مزينة بالأعلام والرايات، وعدة عربات تحمل ما يقرب من ثلاثمائة من عمال موظفي المقاول يحملون جميعًا تذكار الفرحة، الآلات والجرافات والفئوس التي استُخدمت في تنفيذ مهمتهم الطويلة والشاقة.

وفي المساء جمعت وليمة العمال حول رئيسهم، وتحدث أحدهم قائلاً: "آمل أن يسمح لي السيد "كوفريه" أن أقدم له التهنئة باسم الجميع على نجاح عمله المجيد، والمهمة التي وفرت لنا العمل عدة سنوات. لقد عمل كل منا ما يستطيع حسب قدرته لمساعدته في إنجاز هذه المهمة، ولكن علينا أن نعلن بوضوح أن ذكاءه أرشدنا، كان نشاطه قدوة لنا، وشجاعته بصفة خاصة هي التي ساندتنا، وأبوته التي جعلتنا ننسي المنفى في بلد غريب في الصحراء.

إن صاحب عمل مثله – أيها السادة – لجدير بالثقة العمياء والتضحية المطلقة".

دخلت الخندق كراكات "بوريل" و"لاڤالى"، والمقاولون المكلفون بإنهاء القناة في هذا الجزء، وهكذا عبرت القناة البحرية عتبة الجسر. ومن الهضبة حيث توجد المدينة، نترل إلى القناة بواسطة سلم ضخم، وهو مشهد رائع، تلك الحفرة الضخمة التي تمر السفن من خلالها.

* * *



من الجسر إلى بحيرة التمساح .

الفصل الرابع
من الجسر إلى بحيرة التمساح

الصحراء – مترل رئيس الورشة – منظر بحيرة التمساح – دخول مياه البحر المتوسط في البحيرة – اتحاد فرنسا وإنجلترا – ملء بحيرة التمساح – حاملو الأتربة – الورشة رقم (٦) – التيفود – شاليه الخديوي – ارتجال شرقي – منظر الإسماعيلية.

( )

"هنا حول هذا الحوض الجميل، وفي مياه النيل المباركة المنعشة، سوف يأتي من كل أركان العالم عباد الله، خالق كل شيء، ليستريحوا من تعب رحلتهم الطويلة".
الأمير عبد القادر (أمير الجزائر).

" من بحيرة التمساح، هذه البحيرة الجميلة التي شيدتموها على ترعة المياه العذبة والقناة البحرية، وأمام البحيرة التي ستكون أجمل ميناء في العالم، سوف تقيمون مدينة من الدرجة الأولي".

بيهيك (Béhic).

من قمة الجسر إلى بحيرة التمساح تمتد الهضبة العليا واسعة ومتموجة، وتتجه على طول خمسة كيلو مترات ثم تتوقف فجأة، وتعطي القناة والبحيرة منحدرًا صخريًا حقيقيًا، تسيطر هذه العزلة على الخليج: إنها الصحراء دون أفق.

أقام الجهد الإنساني واحة وسط هذه الرمال، وفي نهاية الهضبة، أسفل المنحدر الذي يحد البحيرة في الموقع الذي تأتي فيه القناة لتصب مياهها في ميناء الخليج الداخلي الكبير، أقيم أحد المخيمات الرئيسية، وأطلق عليه اسم "الورشة رقم ٦"، إلى حيث أقيمت مدينة صناعية بها ورشة وأحواض للإصلاح ومستودعات، يتجه أحد فروع ترعة المياه العذبة. وكان من السهل على من تقع عليه

المسئولية الضخمة في تنظيم هذه الورشة والإشراف عليها أن يقيم له فيها مسكنًا، فقد كان شعار رواد القناة البحرية: "ما يتم عمله بسهولة، فهو عديم الفائدة".

وفوق هذا المرتفع، وفي وسط الصحراء، أراد رئيس الورشة بناء مترله وزرع حديقة. كان لابد من البحث بعيدًا جدًا عن الأرض النباتية، ولكن لماذا نذهب بعيداً، وما هذا النجاح، وما هذه الواحة المحمية التي زادت فيها الأشجار وتفتحت فيها الأزهـــار. بكـــل سرور وسعادة نتوقف في نُزل "جيل مركار" (Jules Marcaire)، حيث يستريح المسافر ناسيًا الصحراء من حوله.

هذه المجموعة من المنازل التي تحيط بها الخضرة هي أحد الأشياء المدهشة في الخليج. كانت مرتفعات الرمال تحجب هذا المخيم أمام أنظار المسافرين، لذلك أراد صاحب البيت الإشارة إليه بواسطة شراع طويل مرن، على قمته جلس قرد كبير فوق مربع من الخشب بحجم اليد، فيكون الحيوان عاليًا دائمًا، تحركه أرجوحة بانتظام في الفضاء. هذه الإشارة الحية هي أيضًا حارس يقظ، فويل لمن يحاول أن يتخطى عتبة هذا المترل المضياف بسوء نية. في منتزه عام يتبع الحديقة تحيط به أسوار من الشباك، نرى بعض الغزلان. ورئيس الورشة (رقم ٦) الصارم يداعب الطيور بلطف.

وعلى بعد خطوات من المخيم، يبدأ الانحدار المائل إلى البحيرة، وعلى طرف الهضبة، وقبل أن يبدأ العمل في الخندق الكبير، تم بناء فرن لحرق الجير بواسطة الأحجار المستخرجة من محجر قريب. ولكن بعد قطع الجسر، ظل الفرن وكأنه معلق على الجانب في أعلى المنحدر، ويمكن أن نقول أنه أطلال أو برج أثري، وهو نقطة مراقبة مشهورة.

ومن فرن الجير تمتد الرؤية حتى آخر خطوط ترعة التمساح، هذا الحاجز المائي الأزرق الواسع يفصله خط رمادي عن السماء. نلاحظ عن بعد جبل «عتاقة» بالقرب من السويس. وعلى اليسار، في الموقع نفسه الذي تدخل منه القناة في البحيرة، نرى مجرى ماء صغيرًا للخدمة يصل إلى هضبة "هين" [الضباع] (Hyènes) حيث يوجد المحجر. وبإلقاء النظر على الورشة (رقم ٦) تبدو كأنها بنيت فوق الماء. ومن هذا المكان نرى واحدًا من أجمل مناظر الخليج، وقد كرس تاريخ القناة هذا المكان في احتفال عظيم بمناسبة وصول مياه البحر الأحمر في بحيرة التمساح.

* * *

(٢)

وفي عام ١٨٦٢، كان خمسة وعشرون ألف عامل يقومون بحفر مجرى النيل عند عتبة الجسر. وفي ٨ نوفمبر، تم فتح الخندق، وجاء ماء البحر المتوسط من بورسعيد يصب في البحيرة.

وجاء ممثلو الدول الكبرى من الإسكندرية لحضور هذا الاحتفال، وأقيمت منصة مزينة بالأعلام على قمة المنحدر. واحتشد عدد كبير من الرحالة وهو ما كان منذ زمن طويل يعتبر مستحيلاً أصبح الآن أمرًا واقعًا، ونقصد بذلك إقامة اتصال مباشر بين البحر المتوسط ومركز الخليج.

وقد كتب أحد شهود الحفلة: "بمجرد أن مشينا كيلو مترًا واحدًا على طول البحيرة، رأينا نصب أعيننا قوس نصر، وسرادقًا محاطًا بأشرعة من "فينسيا"، مزينة بالرايات الملونة بآلاف الألوان. وبالقرب من السرادق، منصة مزينة بالأعلام وفروع النخيل، ويحيط الأفق تل طويل عن قرب ممتداً من الجنوب إلى الشمال، إذ كان منحدر القناة من جهة آسيا.

وعندما وصلنا إلى المنصة، أخذ المشهد فجأة طابعًا فاخرًا لا مثيل له، فقد تحول التل إلى جبل، وكان يتدفق أسفل الخندق مجرى مائي عرضه ١٥ مترًا، كانت تملؤه مياه البحر المتوسط، التي لم تكن تنتظر سوى الإشارة لتندفع في بحيرة التمساح.

انتشر العمال الأوربيون، والفلاحون، والبدو على ضفاف القناة، واعتلى المنصة مفتي مصر الكبير، وكبار علماء القاهرة، وشيخ الإسلام، ومطران الكنيسة الكاثوليكية في مصر، ومن حولهم رجال الدين الذين أحاطوا المنصة والشخصيات المدعوة والمهندسين والأطباء ورؤساء الورش والحرف الذين شاركوا في هذا العمل العظيم، وكان إسماعيل بك مندوب الخديوي حاضرًا.

وترأس "دي ليسبس" الاحتفال، وطلب الصمت وهو يخاطب العمال المتكدسين على الجسر المقام لحجز المياه قائلاً: "باسم سمو الخديوي محمد سعيد أطلب دخول مياه البحر المتوسط في بحيرة التمساح بمشيئة الله".

سادت لحظة سكون مهيبة توجهت فيها كل الأنظار إلى الجسر. وفي اللحظة التي رأينا فيها اندفاع المياه – الهادرة المحملة بالأتربة – من الثغرة، دوى هتاف عظيم لا حد له، تصفيق، وصيحات حماسية، فقد غمرت المشاعر كل القلوب. شاهدت دموعًا تسيل على الوجوه

البرونزية من حرارة الشمس، سمعت تكرار هتاف الفرح والنصر الصادر من بعض ممثلي إنجلترا يختلط بوضوح مع هتافات كل الحاضرين. عزفت الموسيقي اللحن الوطني المصري ووقف العلماء يتضرعون إلى الله بصوت عال، وقرأ المشايخ سورة الفاتحة، كدعاء ديني يبارك هذا الحدث العظيم، وسوف تُتلى الفاتحة في كل مساجد مصر.

كلما رأيناه، كنا نتخيل البحر المتوسط هائجًا مندفعًا في البحيرة، يتجه للقاء البحر الأحمر.

وفي المساء جمع عشاء كل الذين حضروا هذا الاحتفال. وقام مندوب الحكومة البريطانية، القائد "مانسيل" (Mansell)، وتحدث إلى "دي ليسبس" بالفرنسية قائلاً: "بالرغم من أمنيتك، يا سيادة الرئيس، اسمحوا لي أن أشكركم على حسن استقبالكم لي ولأبناء وطني. منذ سبع سنوات أتابع باهتمام بالغ مشروع قناة السويس، لقد عرفته فقط بواسطة بورسعيد، وكنت متعاطفًا معكم، ولكن يجب أن أعترف أنني لم أكن أعتقد في مثل هذا النجاح العظيم والكامل والمتقدم بهذا الشكل. لقد أدهشني كل ما شاهدته، وأعتقد أنكم سوف تنجزون عملكم.

نشرب نخبكم، يا سيادة الرئيس، ونخب نجاح مشروعكم ".

وكان رد "دي ليسبس": "لقد أثرت كلمات القائد الإنجليزي كثيرًا في النفوس أيها السادة، حيث إن القائد "مانسيل" تكرم وشرب نخب رئيسكم، ونخب نجاح مشروعكم، لنشكره لوجوده بيننا، كذلك نشكر الرجال الأشراف بصحبته. إن حضورهم هنا يطبع هذا الاحتفال بالطابع الواجب أن يأخذه، ألا وهو الوحدة، وعالمية شركتنا".

" أشرب نخب صحة القائد "مانسيل" ورفقائه الشرفاء، أشرب نخب ائتلاف فرنسا وإنجلترا".



شاليه الخديوي إسماعيل.

وليلاً على أضواء المشاعل، تم اجتياز سبعة كيلومترات تفصل بين موقع الاحتفال بالافتتاح ومدينة الإسماعيلية الناشئة. حضر الحفل الرسام "باري" (Bary)،وصور مختلف الأحداث. ألقى مفتي مصر الكبير الكلمات الآتية: "اصطفى الله فرنسا من بين القوى العظمى لسمو مكانتها ومقامها الرفيع، واختار في هذا البلد "دي ليسبس" وألهمه بإرادته لإنجاز أكبر وأحسن مشروع سوف يؤتي أجمل الثمرات بعد الانتهاء منه».

"لقد أدى الرجل – الذي اختاره الله – المهمة المكلف بها بجدارة، ومنحته إرادة الله الذكاء والمهارة لتأدية هذه المهمة. واصل طريقه بأمانة دون توقف أو تأخير، وهكذا تقدم هذا العمل العظيم الذي التف حوله العالم بأسره، إلى هذه الدرجة من التقدم كما نرى الآن".

ولكي يصل ماء البحر المتوسط ليملأ بحيرة التمساح وإلى المستوى المحدد له، كان لابد أن تصب الترعة ٨٠ مليون متر مكعب من الماء، ويمثل هذا الامتلاء مشكلة، فقد كان من الضروري أن يتم تنظيمه بطريقة تحافظ على الملاحة في القناة، فتم التوصل إلى اختراع لحل المشكلة.

عندما امتلأت البحيرة، وبدأت الكراكات التي وصلت داخل خندق عتبة الجسر جرف كميات كبيرة من الأتربة، وكانت المشكلة هي معرفة كيف يمكن نقل هذه الأتربة.ولم يسمح ارتفاع المنحدر بإلقائها على جانبي القناة، وكانت المسافة بين الجسر والبحر المتوسط تحول دون نقل هذه الأتربة حتى البحر، كما أن قذفها وسط بحيرة التمساح كان سيقلل عمق البحيرة. إذن كان من الضروري تصميم حاملات خاصة للتفريغ على شاطئ البحيرة، وقد تم تصنيعها.

كانت هذه الحاملات المسطحة للغاية، مقسمة إلى عدة "غرف" أو "تجاويف" تستطيع أن تستوعب كل منها من ٩٠ إلى ١٢٠ مترًا مكعبًا من الطين. قاع بعض الحاملات متحرك، على شكل أبواب تفتح وتسقط منها الأتربة، والبعض الآخر مخصص للاستعمال في المياه الأقل عمقًا، وكان باب التفريغ في كل غرفة يفتح من الجانب.

وتأتي إلى الورشة (رقم ٦) الحاملات وكراكات القسم للصيانة، ويتم تموينها من كل الاحتياجات، ولا يوجد مسافر لم ينبهر من تنظيم هذه الورشة على هذا النموذج الفريد.أقيمت فيها المنازل

والأكواخ بلا هدف، وقامت مدينة هناك وتشكلت بسرعة. لقد اتخذوا هذا المخيم كمركز، العمال والتجار والشغالون من كل البلاد المنتشرة على القناة حتى الفردان، على البحيرة وفي الضواحي. وفي هذا المخيم كان السكان – من مختلف الألوان والأجناس – لا يمكن فهمهم ولا وصفهم، وكأن المخيم ضاحية بالإسماعيلية يتجه نحوها الذين يخشون الإقامة في مدينة شيدت بشكل منتظم. وتفصل ترعة المياه العذبة المدينة ذاتها عن الورش، وعلى شاطئ القناة المقابل للورش حيث يجري العمل لا يوجد سوى مجموعات لا ثقة فيهم، وعمال عاطلين، ولاعبي النرد.

وظهر هنا مرة مرض التيفود، ووجد الدكتور "كومبانيو" (Companyo) فرصة أخرى ليظهر تفانيه، عندئذ كتب الدكتور "أوبار روش"، كبير أطباء الشركة، إلى دي ليسبس : مات الدكتور "بانيه" (Panet) في العام الماضي، والدكتور "بوجوان"(Bougoin) هذا العام، والدكتور "بوربوكاكي" (Bourboukaki) مريض وفي حالة خطرة، والدكتور "إبراهيم" نجا من التيفود، وصحة الدكتور "كومبانيو" متدهورة، والصيدلي "فوس" (Voss) مازال مريضًا، وسوف نستمر جميعاً حتى النهاية نضحي بأنفسنا".

وتبرز خاتمة التقرير الإداري المبسطة مقومات نوع الرجال الذين اختارهم "دي ليسبس" لإنجاز العمل.

سوف تنتهي مدة نشاط (الورشة ٦) مع انتهاء القناة البحرية، ومن شاهدوا هذه الورشة لن ينسوها. وسوف يتفرق السكان دون أن نفكر لحظة كيف تم الاحتفاظ بهم لإنجاز هذا العمل فلم يكن ذلك إلا بسلطة يمارسها رجل شريف، صارم في العمل، وحازم في قراراته. لقد وجد المقاولون هذا "الرجل" وهو "جيل ماركار" الذي قام بهذه المهمة حتى النهاية.

*　　*　　*

(٣)

يرتفع شاليه الخديوي على نهاية هضبة العقبة، وعلى بعد عدة أمتار من "فرن الجبس" الذي أصبح مزارًا تأتي إليه القوافل لمشاهدة بانوراما الخليج بإعجاب.

ويعتبر وجود هذا المبنى الأنيق البسيط الأوروبي تحديًا للصحراء تمامًا، لا يوجد حوله سوى

رمال قاحلة، وعلى هذه الرمال تم إقامة قاعدة من الحجارة، وعلى هذه القاعدة العريضة شيد شاليه من الخشب والطوب الأحمر، ويحيط جناحان مربعان المبنى الرئيسي ذا القبة المسقفة، ووضع عليها سهمان زخرفيان، وحول المبنى الرئيسي ممشى به فتحات منقوشة. وتشكل الشرفة من أعمدة ودرابزين الشرفة يضفى العظمة على السلم شديد الانحدار على هيئة الدرابزين، به فتحات رأسية. الشرفة عبارة عن : درابزين يضفى العظمة على السلم شديد الانحدار، ويوصل من الرمال إلى الممر الداخلي، حيث تؤدي أبواب ذات أقواس إلى الأجنحة.

وعندما جاء الخديوي إسماعيل منذ بضعة شهور لزيارة أشغال القناة البحرية، كان الشاليه أحيانًا مكان إقامته المفضل. وقد أقيم فيه حفل ساهر من أجمل الحفلات المرتجلة.

ومن الإسماعيلية إلى الهضبة التي تطل على الشاليه، الطريق بديع: نتبع ترعة المياه العذبة، على شاطئ بحيرة التمساح حتى (الورشة ٦). ويفضل الفرسان عبور الشاطئ شديد الانحدار بسرعة للوصول إلى القمة، فتصعد العربات التل الرملي، تجرها بغال قوية يسبقها سائس لا يبالي بالتعب. وقد استقبل الخديوي ذات مساء موكبًا من الخيالة عند عتبة الشاليه. كانت السيدات يرتدين زي الفارسات، وكان الفرسان بملابس النزهة، واضطروا لقبول دعوة العشاء بزيهم، والرقصة التي أنهت الحفل. نرى عند رجال البلاط الشرقي ما يدهش.

تنحدر التربة من الشاليه إلى الترعة، ولا نرى إلا الشاطئ المقابل من بعيد. علينا أن نتجه نحو هذه الضفة لنرى الإسماعيلية قبل أن ندخلها.

تم تعيين تل من الرمال على نحو ملائم ليكون محطة اضطرارية للمسافر. نعرف الآن المكان المحدد حيث الرؤية شاملة، إذ نطل على المدينة الجديدة من هذا الارتفاع. ويتردد العرب على هذه الهضبة وغالبا تشكل مجموعات من الجمالين الجزء الأمامي من اللوحة.

تأتي مياه البحيرة الزرقاء لتشكل تضاريس الشاطئ. وتبهج العين هذه الرءوس المصغرة الداخلة في البحر والخلجان الصغيرة. الشاطئ فسيح مكشوف، جمال لونه رائع، ويسهل الرشح من ترعة الماء العذب ظهور النباتات الخجلى التي تخفف من لون الصحراء الذهبي.



الإسماعيلية

يمر طريق مزروع بالأشجار من المدينة إلى الترعة، ويستمر برصيف تحميل (بنتون) من الخشب، حتى إلى المكان الذي يسمح عمقه برسو السفن. ويأتي إلى هذا المكان كل يوم قارب البريد ومركب المسافرين لبلوغ الشاطئ، وتجد السفن الماء العذب الذي يصل عن طريق أنبوب خاص، وأخيرًا في نهاية هذا الطريق، تنتظر مراكب الخدمة أمر الرحيل وهي جاهزة. ويبدو الشاطئ وكأنه منقسم إلى جزأين بواسطة هذا الطريق الذي سوف يصبح – كما نتخيله – أحد الشوارع الرئيسية المؤدية إلى الترعة.

واليوم تبدو المدينة كأنها محاطة بترعة المياه العذبة التي تتبع البحيرة وتدور حولها، وتندفع إلى الورشة (رقم ٦). تطورت الإسماعيلية إذن على رصيف ترعة المياه العذبة من موقعنا، وتجذب الأنظار أولاً ورش الخدمة الترانزيت والملاحة. ودون انقطاع يصدر من هذا المشغل صوت تروس الآلات والطرقات على السندان. وعن بعد، المنازل مكدسة، بيضاء أو صفراء، من الطوب أو الخشب، يتخللها مربعات نبحث بينها دون جدوى عن مئذنة أو نخلة تضلل الخيال، إنها حقًا سماء الشرق وأرض مصر، و لكن يبقى سؤال: كيف انتقلت هذه المدينة الأوروبية هكذا وفجأة فوق هذا الموقع ؟

حول المدينة ترعة ماء عذب ثانية أطلق عليها اسم "ترعة الحزام"، والتي توصل ماء النيل إلى المصنع الذي يردها بواسطة البخار حتى بورسعيد. ويشكل مجرى هذه الترعة الصغيرة خطًا أخضر سميكًا من الأزهار التي نبتت على الشواطئ.

ويحيط الماء العذب – من كل الجهات – الإسماعيلية، مركز خليج السويس !

ماذا أصبحت الصحراء ؟ وجَّه الأمير "عبد القادر" هذا السؤال إلى "دي ليسبس" عندما رأى البحيرة بمياهها الساكنة، والنيل يحمل الخصب الذي وصل إلى هذا المكان، ورأى مولد الإسماعيلية. قال الأمير: "هنا وحول هذا الحوض الرائع، وفي مياه النيل المباركة النابضة، سوف يأتي من كل أنحاء العالم عباد الله، خالق كل شيء، ليستريحوا من مشقة رحلتهم الطويلة". وقال لنا بحار يوناني: "سوف تصبح الإسماعيلية واحة في صحراء المحيطات الكبيرة".



رصيف الإسماعيلية .

الفصل الخامس

الإسماعيلية

بحيرة التمساح بلا ماء – النيل في الصحراء ترعة المياه العذبة – وضع حجر أساس الإسماعيلية – مباركة المدينة الجديدة – رصيف محمد على – شاليه دي ليسبس – الإدارة العامة للأشغال – هارون أول مقاول – المحافظة – قصر الخديوي – شركة المواصلات – أكاديمية القناة البحرية – أول نقل ترانزيت من بحر لآخر– كونت "صاله" (Sala) – دار الأطباء – الضيغة – التلغراف – المدينة الداخلية – قرية العرب – حمامات البحر – التشكيلات البحرية على التمساح – مهرجان خيالة في الصحراء.

(١)

« البحث عن وسائل زيادة رخاء الوطن هو واجبنا. بارك الله جهودنا » .

(إسماعيل الأول، خديوي مصر).

« كان علينا أن نشيد فوق الرمال، وشيدنا عليها بمتانة ».

مندوب الغرفة التجارية بمرسيليا
"بيرتو" (Berteaut) .

وصفنا جاذبية المشهد للمنظر العام الذي يقع على مرمى البصر من المرتفعات حيث أقيم شاليه الخديوي. من نفس المكان وصف "بيرشير" (Berchère) في عام ١٨٦١ المشهد التالي:

" كان الجو صافيا، وكانت الشمس قد مالت للغروب، وأصبح ضوؤها الخافت يغمر هذا المشهد الطبيعي أمامي، تحت أقدامى امتدت البحيرة، وقد غطتها نباتات داكنة بنفسجية اللون تتلاشى حتى المنحدرات التي تتوهج تحت الشمس كأنها شريط من الذهب يسود على كل طولها.

وفي النهاية عند الغروب كانت المياه الموجودة بين بعض النباتات الكثيفة المخضرة تبدو كأنها خيوط تلمع تحت ضوء الشمس كالمرآة. بينما تمتد جبال السويس الزرقاء فوق رمال التلال وقد اختلطت ألوانها الزرقاء مع اللونين الوردي والبنفسجي في ظلال لتعطي تجسيدًا واضحًا لمستويات الجبال، ومن وسط البحيرة كانت هناك خيوط رفيعة من الدخان تتجه إلى السماء، بينما في الغرب هناك أسفل المنحدرات بقع رمادية تكشف الخيمة.

شمل الضياء كل هذه اللوحة الهادئة البسيطة المكونة من ثلاثة ألوان، الأزرق والوردي والأخضر، منذ الذروة حيث تمر السماء بكل درجات اللازورد، لتأتي وتمتزج في ألوان فضية خلف الجبال حتى الصفوف الأولى الملونة بالخضرة، والمذهبة بالرمال.

نزلت في حوض البحيرة، وتجولت في وسط الأزهار والأشجار وغابات الخيزران الشائك، وسرت في أول طريق صادفني.

والآن غرقت أزهار الطرفاء والخيزران الشائك كما غرق الطريق، لقد زاد منسوب الماء فوقها لثمانية أمتار. وبين الأشجار الصغيرة كانت تعيش الأرانب البرية والغزلان والقنفذ والحجل. أزهار الطرفاء التي كانت تنمو بكثرة في غرين النيل الذي يأتي عبر وادي "جيسن" (Gessen) العتيق. ويأتي البدو إلى البحيرة بشكل دوري لرعي الغنم وقطع البوص لنسج خيامهم، وكانت الضباع تعيش في هذه النواحي.

وقد أقام السيد "دي ليسبس" على البحيرة المجففة أول مخيم. هذه البقع الرمادية التي يتصاعد منها خليط الدخان الرفيع الخفيف الذي يتحدث عنها "بيرشير". لقد عاني من كان يريد قطع الخليج على هذه الأرض معاناة شديدة.

وصلت القافلة الأولى التي يقودها "دي ليسبس" إلى بحيرة التمساح بعد أن نفذ مخزون الماء بالكامل، وكانت الجمال تلهث من العطش، ثم حفر مكان محدد في الرمال ولم نجد إلا ماء مالحًا. واستمر الحفر بعمق أكبر، واستمر الماء مالحًا. وبعد تخطي طبقة الملح، ظهر ماء مائل إلى الصفرة. ذقنا الماء وكان عذبًا، ولكنه كان كثيفًا بسبب الطمي. مزق "دي ليسبس" – ما شاء الله –

معطفًا أبيض يرتديه فرسان الشرق، واستخدم قماشة كمصفاة لتنقية الماء، واستطاعت القافلة أن تشرب.

وعلى مسافة قليلة من هذا البئر المائي، كانت مدينة الإسماعيلية. كان لهذا الموقع المركزي في الخليج غايته. فعن طريق وادي "جيسن" الذي ينتهي عنده، كان ماء النيل يصل، أما ماء البحر المتوسط فكان يمر عبر الجسر.

وفي عام ١٨٦١، قام العمال الأوائل بإعداد التربة لبناء مدينة عليها. ترأس "دي ليسبس" هذه الأشغال، وقال لعمال حفر وتسوية الترب: أنتم أبطال العمل، رواد الحضارة البواسل. وبعد عام كان ماء النيل قد وصل إلى التمساح. وفي الثاني من فبراير وصل "دي ليسبس" على متن قارب من القاهرة مباشرة. تستغرق الرحلة أربعين ساعة فقط، وهذه الترعة لم تجلب الماء العذب فقط للعمال، وإنما أمنت لهم انتظام التموين.

وقد تمت دعوة الأوربيين والمصريين، البدو والفلاحين، للاحتفال بهذا الحدث، وقال "دي ليسبس" أمام الجميع: "نحتفل بوصول الماء العذب إلى الصحراء لأشغال القناة البحرية، إنه حدث مهم، فمنذ سبع سنوات – (في ديسمبر) – قمت بأول استكشاف في صحراء الخليج. لقد احتجت إلى خمسة عشر يومًا للإعداد، وأربعين جملاً، منهم عشرون لحمل المياه، الخيام والمؤن من كل نوع، ورجال للحراسة والخدم، كل ذلك لأربعة أشخاص. وقبل أن نصل إلى المكان الذي نجتمع فيه الآن، استغرقنا خمسة عشر يومًا، وصرفنا عشرات الآلاف من الفرنكات.

وفي يناير ١٨٦٢، سافرت منذ ثلاثة أيام من القاهرة في قارب استأجرته قبلها بيوم، ووصلت به إلى رصيف مخازن الشركة الواسع بعد مسيرة أربعين ساعة. نزلت من المركب على بعد خطوات من هنا، ولم يكلفني ذلك سوى عشرين فرنكًا. يوضح لكم هذان المثلان قدر ما حصلنا عليه من نتائج بفضل جهودكم المثمرة، أهنئكم وأشكركم باسم شركتنا وباسم الحضارة. أشرب نخب رفاق العمل الشجعان، وكل من شاركوا في أعمال ترعة المياه العذبة، هذا الطريق الجديد الذي سوف يبث الحياة والخصوبة في هذا المكان المجدب منذ قديم الزمن، والذي سوف يسهِّل من الآن فصاعدًا أعمالنا في قناة البحرين العظيمة.

كان أقرب مكان لأخذ الماء إلى الإسماعيلية هو الترعة الموجودة عند مدينة الزقازيق، إحدى مدن مصر الرئيسية التي لا يتعدى سكانها ٢٥٠٠٠ نسمة، يقيمون على حدود الصحراء. وهذه الترعة التي يصل عرضها إلى ١٤ مترًا على سطح الماء، وأسفل القاع عرض ٨ أمتار، كانت قد حفرت إلى عمق مترين، لا تميل في مسارها إلا ٠,٠١ ٪ على طول كيلو متر، وتتجه مباشرة من الزقازيق إلى الإسماعيلية.

كان من الضروري القيام بأشغال أخرى بسبب عدم كفاية المياه، وخصوصًا عدم انتظام تزويد هذه الترعة بالمياه العذبة عندما بلغ تطور حفر القناة البحرية إلى مداه. تُرك مأخذ الماء هذا عند الزقازيق، وجاءت ترعة أخرى من القاهرة لتزويد الترعة القديمة.

ازدهرت المدينة يومًا بعد يوم بزيارة الماء العذب، وحان الوقت "لاستكشافها".

* * *

(٢)

في ٢٧ أبريل [١٨٦٢] كان الاحتفال الرسمي بوضع "حجر الأساس" لبناء مدينة المستقبل. ترأس الاحتفال كونت "صالا" (Sala)، مفتش عام الشركة، وإلى جانبه وقف "فوزان"، مدير عام الأشغال، وإسماعيل بك ونائب الخديوي، "وسياما" (Sciamma)، كبير مهندسي الشركة، و"فينيه" مندوب المقاول، والدكتور "أوبار لاروش"، رئيس الأطباء، والمهندسان "لاروش" و "لا روس"، وكل الموظفين وعمال الخليج.

وقد بارك الكاهن – راعي كنيسة عتبة الجسر – حجر الأساس الذي غطى ثانية مضبطة الاحتفال باللغتين الفرنسية والعربية على رق وقع عليه نائب الخديوي. وكتب أحد الشهود: "كانت اللوحة رائعة، إذ ترفرف فوقنا في نفس الوقت أعلام فرنسا ومصر، ومن حولنا منتدى رجال من كل البلاد، وبمختلف الأزياء. كانت العربات والخيول العربية والجمال محملة بالمشاهدين، وفي الوسط يبارك الكاهن بلباسه الكهنوتي حجر أساس المدينة الجديدة، وعلى بعد في الأفق، نرى ظل الجبال تحت أشعة الشمس الغاربة.

وحتى الآن لم يتم إطلاق اسم على المدينة التي تبنى على شاطئ البحيرة، وأطلق عليها اسم بحيرة التمساح.

وفي ٤ مارس من عام ١٨٦٣، حضر إلى الخليج حاكم "دلهي" السابق، لورد "إليوت". وفي الوقت الذي كان فيه مندوب الشركة النشط في إنجلترا "دانيل أدولف لانج" (Daniel Adolphe Lange)، والذي لا يتردد أبدًا في التضحية من أجل الأعمال الإنسانية، تلقى "دي ليسبس" من اللورد النبيل أعظم الثناء. جمع "دليسبس" كل الذين يعيشون في المدينة الجديدة قائلاً: "سوف يكون لهذا اليوم صداه وذكراه وسوف نخرج من هذا الاجتماع باسم جديد لهذه المدينة التي نشيدها في هذا المكان. عند مدخل القناة، تخلد مدينة بورسعيد ذكرى المرحوم الخديوي سعيد، ومدينة أخرى سوف تقام بسرعة هنا. أليس من حسن التقدير والعدل والاحترام والعرفان منا أن نضعها تحت رعاية الخديوي الحالي، والذي تحمل بداية أعماله البشرى بكل الخير ؟ لقد بدأنا القناة مع محمد سعيد، وسوف نكملها مع إسماعيل".

"من الآن يجب أن يحل اسم الإسماعيلية محل اسم التمساح، وإن مياه البحر المتوسط عندما تلتقي بمياه البحر الأحمر سوف تجمعان في المستقبل اسمي سعيد وإسماعيل، وهما الاثنان عزيزان على قلوبنا، وينبغي على السفن – بعد أن رحبت بميناء سعيد – أن تتوقف عند مدينة إسماعيل، وأن تحمل إلى بلادها البعيدة هذين الاسمين المجيدين، وتخبر سكان شواطئ الهند و"الجانج" (Gange) أنها تدين إلى سلالة أسرة محمد علي القديرة بكل فضائل الحضارة لإنجاز مشروع كان منذ زمن طويل حلمًا على مر العصور، مشروع يهدف إلى نشر واستثمار هذه الكلمة المقدسة: كونوا أخوة جميعًا ! بين الشعوب».

"ومن جهة أخرى، فإن اسم إسماعيل يبعث بالنسبة – للعرب القادمين لتنمية أراضي الخليج البور – ذكرى الأب الأول لذريتهم، إسماعيل بن هاجر وإبراهيم. سوف يكون هذا التكريم الذي نقدمه اليوم لحاكم مصر تكريماً للعرفان والمحبة لشعبه.

فليدم حكم إسماعيل، ويحمي الإسماعيلية ! يعيش إسماعيل».

هكذا أطلق على المدينة الجديدة الاسم الذي تحمله إلى اليوم.

* * *

(٣)

تم رسم الموقع المخصص لبناء المدينة المركزية في الخليج، وقام المهندسون بتحديد الشوارع الرئيسية، وبين الرسم المساحة على الأرض مستطيلاً طوله ٢٣٥٨ مترًا وعرضه ٤٥٠ مترًا، مقسماً إلى خمسة مربعات، طول ضلع المربع ٤٥٠ مترًا يفصل بينها شوارع عريضة أطلق عليها اسم الإمبراطورة "أوجيني"، و"فيكتوريا"، و"إيزابيل"، و"كليوباترا". وأطلق على الميادين الخمسة المربعة الكبرى أسماء "مونج" (Monge)، و"ليبنيز" (Leibneiz)، و"سان فرنسوا دي صال" (Saint-François de Sale)، وشامبليون، وإبراهيم.

وقد تم تقسيم المربعات عن طريق الشارع الطولي ٢٠ مترًا، والشوارع الأخرى ١١ مترًا. وأطلق على رصيف ترعة الماه العذب اسم "رصيف محمد علي"، وطوله حوالي ٢٠٠٠ متر وعرضه ٣٠ مترًا. والإحداثيات في مدينة الإسماعيلية هي تقاطع (عرض ٤٠° ٣٦' ٣٠'')، وطول (٢٩°. ٥٦'. ٤٩'')، وترتفع بـــ ٩,٦٣ متراً فوق البحر المتوسط. وقد شكل موظفو الشركة بالطبع أول مجموعة لسكان الإسماعيلية، ولكن بعد ذلك وصل نازحون من كل الجهات فضاعفوا ثلاث مرات عدد السكان الأصليين.

ولاحظنا في الحقيقة وفي مواقع الخليج – التي أقيمت عليها مخيمات وقرى ومدن – استقرار نوعية من السكان أغلبهم من التجار والصناع.

ويرجع التطور المتناسق للمدينة إلى التخطيط المساحي السابق لوقت الإنشاء، وبعض أسماء الشوارع والميادين حل محلها أسماء أخرى، سواء لتخليد حدث مهم، أو لإقامة حي جديد، أو لأن السكان قد اعتادوا على تسمية جديدة.

ولكن احتفظ الرصيف على طول ترعة الماء العذب باسم "رصيف محمد علي"، كما احتفظ اثنان من الميادين الأربعة الكبرى باسميهما الأولين، وهما ميدان "شامبليون"، و"ليبنيز". أما ميدان "سان فرانسوا دي صال" فتم تسميته بميدان "باليوكابا" (Paliocapa) تخليدًا لذكرى أحد أعضاء اللجنة الدولية المخلصين. كما أصبح ميدان "مونج" هو ميدان "توفيق" ولي عهد مصر، ابن

الخديوي إسماعيل. وقد قسمت منازل العاملين بالشركة إلى مجموعتين، منازل المتزوجين، ومنازل غير المتزوجين. ويحصل الأعزب على غرفة نوم وقاعة استقبال مساحتهما ١٥٠ مترًا مربعًا، ويخصص للمتزوجين سكن أكثر راحة، دور أرضي، وطابق علوي حول ميدان شامبليون.

وفي وسط ميدان "شامبليون" حوض محيطه ١٠ أمتار يملؤه ماء النيل، وينظم عملية توزيع الماء والري في المدينة. وبدأ صراع التحدي منذ اليوم الأول لعمل حدائق. وتدفقت الزهور والفواكه والأشجار من كل الأصناف إلى الإسماعيلية، وكان بعضها يأتي من أوروبا، ومن الهند والصين واليابان، ومن جزيرة موريس والرينيون (La Réunion). وبدأ التنافس على من يحصد ألذ الفواكه وأكثر الزهور عطرًا، مما يتطلب زيادة في ري الرمال، والبحث عن التربة الخصبة بعيدًا. وربما تهب رياح الخماسين أو ريح شديدة البرودة، فتأتي على كل المزروعات، فيكون الشعور بخيبة الأمل كبيرًا. و مع الوقت تم اكتساب الخبرة اللازمة في التعامل مع احتياجات تربة وجو هذه المنطقة الحديثة، وكان البعض يكتشفون سرًا ويحتفظون به بعناية. وقد حققت أول وردة نجاحًا عظيمًا لزارعها، وكان أول عنقود عنب حدثًا، وكانت أول حبة فراولة انتصارًا !

هكذا أصبحت الإسماعيلية مدينة أوروبية في وسط الصحراء، وأصبح ميدان "شامبليون" حديقة صغيرة مزينة بالزهور.

ومن بحيرة التمساح إلى المدينة، يتبع المسافر طريقًا مزروعًا بالأشجار، ويتقاطع الطريق مع شاطئ الترعة بعد ٣٠٠ متر تقريبًا، نعبر ترعة الماء العذب فوق جسر خشبي متحرك، وإذا مشينا حتى نهاية الطريق الواسع إلى محطة السكة الحديد.

ومن شارع جانبي يمكن رؤية حدائق ميدان شامبليون، شُيّد شاليه "فردينان دي ليسبس" عند التقاء هذا الشارع مع "رصيف محمد علي" العريض في وسط الأشجار. إن سور بوابة المسكن في منتهي البساطة، والشاليه من الخشب يتكون من طابق واحد، يطل الباب الرئيسي المفتوح دائمًا على الرصيف. وكان هذا الباب في البداية مغلقًا باستمرار، ولكن ذات ليلة شديدة الظلام تسلل شاب من الأعراب إلى المسكن بأن تسلق سور الحديقة، ولكن تم القبض عليه. عُرض المتسلل الشاب في

الصباح على "دليسبس". ولم يستطع أحد أن يفسر محاولة سرقة منزل رئيس هذه الشركة الذي يحظى باحترام العالم، فأسرع عدد كبير من الفضوليين إلى الشاليه لحضور محاكمة المذنب.

أشفق "دي ليسبس" على الشاب العربي، ولم يوجه إليه اللوم إلا على أنه أتلف السور وأعطب بعض الزهور عندما دخل الحديقة بالتسلق. وشرح للشاب خطورة فعلته، وأمر بأن يبقى باب الشاليه دائما مفتوحاً في المستقبل قائلاً: "لا أريد أن أترك حجة للذين يدخلون عندي بالتسلق أو بالكسر."

كان المسكن نفسه مفتوحاً للجميع، في الدور الأرضي كانت القاعات الرائعة مفروشة ببساطة، أما مكتب العمل الصغير فقد وضع فيه "دي ليسبس" سريره. يتكون الدور الأول من غرفتين وقاعة صغيرة مخصصة لابنه "شارل دليسبس" وحرمه. وتربط شرفة بين جناحي الشاليه، نطل منها على مشهد شامل على بحيرة التمساح.

كم من كبار الرحالة جاءوا للجلوس هنا على ضيافة "دي ليسبس" ! وفي أثناء انتظار المُضيف كم كانت الدهشة من بساطة هذا المسكن، وسألوا مرشدهم "هل هذا فعلاً بيت الرجل الذي أراد حفر قناة السويس البحرية !" وعلى رصيف محمد علي يجيء سكن مدير عام الأشغال "فوزان بك" بعد شاليه "دي ليسبس". وهو شاليه من دور واحد، ولكنه فسيح وأنيق، يحيط به صف من الأعمدة المشغولة، وتتقدمه مظلة في الحديقة تكمل بشكل مدهش الخطوط الأنيقة للمسكن شرقي التفاصيل. الحديقة مرسومة بانتظام، ويوجد غزلان في الممرات.

لقد تفانى "هاردون" – أول مقاول عام أسندت إليه في البداية مهمة حفر القناة البحرية – في بناء هذا المسكن بمهارة فائقة ولم يكن يوجد شيء في الصحراء، وكان بعيدًا عن وطنه. لقد استطاع "هاردون" إقامة بعض الورش، وضمان التموين، ورسم القناة.

فعلى سبيل المثال كان له فضل عظيم في إحضار أول المغتربين إلى الخليج، والحفاظ عليهم وفي هذه المنطقة البعيدة واستطاع أن يجعلهم يشاركونه الحماس لإنجاز هذا العمل، ما كان مستحيلاً

أن يبقى رجال من أوروبا بعيدًا عن أوطانهم في مثل هذه العزلة، وقد استطاع هو أن يحقق ذلك. وعلى الرغم من أن المعوقات السياسية قد أخرت سير الأشغال في البداية، وبالرغم من أن العقبات السياسية كانت قد أخرت سير الأشغال في البداية، وشلت نشاط هذا المقاول، وبرغم أن هذه العقبات كانت متجددة ومتواصلة، بدون عمل لمدة طويلة، إلا أنه لم يطالب بأي أجر حتى لا يكون هو عائقا أمام دبلوماسية وسياسية "دي ليسبس". وفي النهاية تنازل عن عقده مع الشركة، مفضلاً أن يضحي بمصلحتة على أن يغير مشروع القناة: "قبل كل شيء فإن مشروع القناة هو ما سأظل دائما وفياً له، ولا أود أن يسبب شخصي متاعب". لقد أنجز هذا المقاول شوط الإنشاءات.

أكملت الشركة بإمكانياتها الذاتية العمل الذي أحسن بدايته "هاردون"، وتتابعت الأشغال تحت إدارة "فوزان" إلى أن تم تكليف المقاولين الأربعة ("بوريل"، "ولافالي"، "وكوفريه"، "وداسوا") بإتمام القناة.

بقي السيد "فوزان" (الذي منحه والي مصر لقب بك) في موقعه مخلصًا حتى آخر ضربة معول. ونراه في مكتبه وخرائط القناة البحرية مفتوحة دائما أمامه، يلاحظ التطورات التي تتم يوميًا، ممسكًا بيده خيوط إدارة كل الجهاز الإداري في مصر. يوزع يومه بين مسئولية مهمته الثقيلة، وحبه لابنته "ماري فوزان" التي شهدت وفاة أمها في الإسماعيلية.

ويتبع مبنى "الإدارة العامة للأشغال" - على هذا الرصيف - مقر الحاكم المصري للخليج. ومسكنه من الطراز الشرقي على شكل مربع، ونوافذه كبيرة مقوسة. ويرفرف العلم المصري فوق السطح الذي يظلله رواق غير مسقوف ثبتت به سارية.

وقد طلب والي مصر بناء قصر في نهاية الرصيف عند النقطة التي يتغير فيها مجرى ترعة الماء العذب إلى بحيرة التمساح التي توازي الشاطئ حتى الورشة رقم ٦، وعهد بتنفيذه إلى المهندس المعماري الماهر "جيمس بوشيه" (James Pouchet). ويوحي المبنى بالعظمة مع بساطة تشكيلية، ويرتفع القصر وسط أرض فسيحة يحدها حاجز أنيق. ويتوج فتحات الدور الأرضي الكثيرة والطابق الأول القوس القوطيُّ الشرقي، وتحيط هذه الفتحات أعمدة صغيرة متناسقة.

ويوجد جناحان يتقدمان بضعة أمتار من الجانبين. ويشكل مدخل التشريفة الذي نصل إليه بصعود درجات سلم ضخم، تشكل شرفة فسيحة على مستوى الدول الأول. وقد استغرق رسم وتنفيذ بناء هذا القصر ستة أشهر.

* * *

(٤)

ولدخول المدينة نعود حتى شاليه «دي ليسبس» على طول الرصيف في زاوية الشارع الكبير الذي ينحرف إلى ميدان شامبليون والطريق المؤدي إلى السكة الحديد، حيث تم شيد مسكن رئيس الترانزيت والملاحة، "جيل جيشار" (Jules Guichard). تبدأ المدينة بحديقة كثيفة وسطها مبنى مربع يتميز بأسلوبه الشرقي الصرف، وحول هذا المبنى يدور نشاط محموم، فمن هذا المكان تصدر الأوامر اللازمة للحركة البحرية والتجارية.

وفي بداية الأشغال حصل «دي ليسبس» على ملكية واد تمر به ترعة الماء العذب القادمة من الزقازيق، فقد كانت خصوبته قديمًا مضرب المثل. وقد تلقى «جيل جيشار» مهمة إعادة الشهرة القديمة لهذا الوادي. بدأ المهمة – في هذا الركن البعيد من الصحراء المصرية – مع زوجته وابنته «سوزان»، وبمساعدة اثنين من الموظفين هما «فوزان» و«كارنيه» (Carné)، رئيس مصلحة الزراعة. وقد استطاع في بضعة أشهر جذب البدو الرعاة إلى الأرض التي تركوها، وذلك لإعادة استصلاحها، فزادت قيمة هذه الملكية عشر مرات بعد ثلاث سنوات، واشترتها الحكومة المصرية.

وخلال هذه الفترة كانت مياه البحر المتوسط تملأ بحيرة التمساح، ووصلت ترعة الماء العذب من الإسماعيلية إلى السويس، ولم ينتظر «دي ليسبس» أن يتم الانتهاء تمامًا من القناة البحرية، ولكن أراد أن تستفيد التجارة العالمية من مزايا العمل المتواصل. ولما كان ممكنًا الذهاب من بورسعيد إلى الإسماعيلية ومن الإسماعيلية حتى السويس عن طريق ترعة الماء العذب، إذن أمكن استخدام هذه المواصلات القائمة فعلاً بين البحرين لنقل المسافرين والبضائع.

واستجابة إلى نداء «دي ليسبس»، جاء مندوبو الغرف التجارية في العالم كله– وعددهم مائة إلى الخليج للوقوف على إمكانية وسهولة المواصلات.

« ولكن كان هذا التنظيم البحري مشكلة، كيف يمكن ضمان خدمة منتظمة لسفن القاطرة والصنادل في قناة مزدحمة بالجرافات في كل مكان، وحاملات تشق عنان البحر دون توقف. وفي نفس الوقت كان لابد لإدارة هذا العمل المؤقت من شخصية قوية وحازمة، حاضرة البديهة وعملية. وقد قبل رئيس «مصلحة الزراعة» هذه المهمة، وفي هذه التجربة الصعبة أصبح «جيشار» رجل الملاحة، وقد منحه «دي ليسبس» هذا اللقب، وكلفه بضمان ترانزيت السفن في الترعة الكبيرة.

إن حركة التجارة – التي بدأت قبل عدة سنوات من الانتهاء من القناة البحرية – قد عرفت يوم عيدها في ١٢ أغسطس عام ١٨٦٥، وهو تاريخ جدير بالذكر، فقد اجتمع في هذا اليوم سكان بورسعيد فوق الرصيف استجابة لدعوة «دي ليسبس» لمشاهدة السفر إلى السويس لأول قافلة فحم محملة فوق البحر المتوسط، ومتجهة إلى البحر الأحمر دون ترانزيت.

قال «دي ليسبس»: «إن العبور من الغرب إلى الشرق لهذه المسافة الشائعة – التي جعلت منها عبقرية الإنسان العنصر الرئيسي لحضارة العالم – سوف يبرز أهم نجاح حققته حتى الآن جهود العاملين الشجعان في الخليج».

دخلت ست مراكب تجارية، تقطر كل منها صندلين محملين بالفحم الحجري، مزينة بأعلام من جميع الدول، ووصلت القافلة إلى الإسماعيلية، وعبرت الأهوسة في ١٥ أغسطس متجهة نحو السويس عن طريق ترعة الماء العذب.

وفي يوم ٢٤ ديسمبر [١٨٦٥] مرت سفينة من البحر المتوسط إلى البحر الأحمر بنفس الطريق. كانت سفينة بصاريين (دُونيج) صنعت في الخليج، واسمها "أوچيني".

لم يتوقف هذا الطريق عن تقديم خدمات للتجارة حتى عشية افتتاح القناة البحرية الكبيرة، ولم يستخدم فقط لتوصيل الفحم الحجري والبضائع من كل الأصناف إلى البحر الأحمر، ولكن أيضًا السفن، وأخيرا سفينة حربية فرنسية صغيرة «لاليفريت» (La Levrette) متجهة إلى «كوشينشن» (Cochinchine) وهو يُطلعنا على مسكن "جيشار" الذي أطلق عليه مجهز السفن الإنجليزي لقب «أكاديمية القناة البحرية». وهناك حصل المرشدون ورؤساء الدفة – الذين سوف يكلفون بإدارة السفن في البوسفور الجديد – على شهادهم.

يؤدي الشارع المنحرف الذي وصلنا إليه إلى ميدان "شامبليون"، يلفت النظر مبنى متواضع ملاصق لحائط على حدود حديقة شاليه "دي ليسبس". وضع على ضريح الكونت "صالا" (Sala) المتوفى في الخليج تمثال نصفي له من البرونز. ويعتبر الكونت "صالا" أحد المخلصين منذ البداية، والذين ماتوا قبل أن يتحقق النجاح الباهر. ذكر رويسينار (S.N Russeinaers) – أحد نواب رئيس الشركة وقنصل عام هولندا في مصر – أمام ضريح (صالا) الخدمات التي أداها هذا الرجل الذى افتقد الجميع خلقه ومهارته وتفانيه. وكانت هذه الشهادة العلنية مشهداً مؤثراً من صديق لم ينس لحظة تضحية صديقه بالذات لمشروع «دي ليسبس». وقدكان «رويسينار» أكثر حظًا، فقد عاش ليقدم خدمات أخرى للشركة، ولم يتوقف عن وضع ذكائه ونشاطه لمساعدة الشركة.

ونجد حول ميدان «شامبليون» – من بين أول المباني التي شيدت، والتي يغطي مدخلها الخضرة – منزل رئيس أطباء الشركة الدكتور «أوبار لاروش»، وطبيب القطاع الدكتور «كومبانيو» (Companyo)، وحديقة عبارة عن مشتل مشهور، ويقع منزل رئيس المدينة "بوالبريه" (Poilpré) في الزاوية المقابلة. ويأتى إلى هذا المكان النازحون إلى الخليج ليطلبوا امتيازات احتكار الأراضي ويمكن أن نطالع في سجل عقاري في غاية الدقة كيف ولدت مدن في الصحراء. إنه لشيء مهم في الشرق – كما هو في كل مكان – مسألة منح الأراضي. وكم كان ضروريًا وجود هذه النظرة الآمنة، وعدم التحيز والحكم النزيه للإدارة الدقيقة المستقيمة في مثل هذه المصلحة !

لقد اكتسب "بواليريه" تقدير واعتبار الجميع. ويوجد على زاوية أخرى من ميدان شامبليون رئيس مصلحة التلغراف السيد "ريش" (Riche)، وأقيمت المحطة الرئيسية في ملحق منزل يسكنه مدير عام الأشغال، ومن هذه المحطة تصل الكهرباء باستمرار إلى كل ورش الخليج، وتربط الإسماعيلية بأوروبا منذ بداية الأشغال.

ولا يوجد مسافر لم ينبهر بأمان تشغيل التلغراف في الخليج، ويلفت النظر مساعدو السيد "ريش تيفنيه" (Thevenet) و"لافيسفر" (Lavesvre). ويذكر في الإسماعيلية بكل خاطرٍ سماحة الصداقة الوطيدة التي تجمع هؤلاء الرجال الثلاثة، كما ذكر المنافسة الشريفة التي حلت محل الترتيب الوظيفي، فهذه المصلحة تعتبر نموذجًا مصغرًا للجمهورية.

وتعتبر منازل الميدان الأخرى ملكًا خاصًا لفئة «المتزوجين» الذين يعتنون بصيانة الحديقة الصغيرة في الوسط، فهى واجبهم جميعًا. كل منهم له حديقته الخاصة التي يحصل منها على أفضل خضرة، تم تغطية الحوض في الوسط وحل محله كشك رشيق وأنيق. ويشكل غير المتزوجين حياً مخصوصًا في المربع المجاور، ولم يخلق هذا الفاصل عداءً مثل ما عُرف في العصور الوسطى بين «الجيلف» (guelfes) – أتباع البابا – ضد «جيبيلان» (gibelins) الموالين لإمبراطور ألمانيا في إيطاليا. و«المسعورون» هي صفة لغير المتزوجين أطلقها عليهم رجل جاء من باريس إلى الصحراء، ولكنهم عاشوا في تآلف ممتاز.

وعلاوة على ذلك تتباهى الإسماعيلية بأنها عاصمة الخليج، وبها سهرات موسيقية وراقصة يتآخى فيها السكان بشكل لطيف.

ويحتل التجار شارع التجارة الذي يبدأ بعد ميدان صغير يعتبر حدًا يفصل عالم الإدارة عن عالم التجارة. ويعتبر نادي الإسماعيلية همزة الوصل بين هذين العالمين، كنا نحضر سهرة افتتاح النادي، هذا الحدث المهم، فقد بدأت الإسماعيلية تعاني قليلاً من تطورها، وكان الترتيب الإداري يهدد بخلق طبقات منعزلة بعضها عن بعض، لذلك كانت فكرة النادي فكرة ذكية نجحت ونجح النادي.

ورئيس شرف النادي هو ابن رئيس الشركة، «شارل دي ليسبس». وقد ألقى بهذه المناسبة أول خطاب أكد فيه تأكيدًا بليغًا مبدأ المساواة الذي يجعل كل الأعمال مهمة. ثم إن النادي بناء على لوائحه – يقدم «جيلاتي» كل يوم لأعضائه. ومن كان يجرؤ أن يقول: سوف أمتنع عن الجيلاتي!

وحيث يبدأ السوق الأوروبي يوجد موقف الحمير. ينقلك الحمار الصغير بسرعة إلى الورشة (رقم ٦) وإلى مصنع "لاسيرون"، وإلى السكة الحديدية، وإلى السوق العربي، وذلك في مقابل بضعة نقود.

وعندما نذهب إلى السوق العربي الواقع في نهاية الإسماعيلية بعيداً عن السكة الحديد، ندخل إلى الكنيسة الكاثوليكية، وسوف يرشدنا إلى «بيت الله» سارية عليها علم القدس. والهيكل من الطراز القوطي في منتهى البساطة، وقد أقيم تخليدًا لذكرى «سان فرانسوا دي صال»، ويخدم فيه آباء الأرض المقدسة الذين حلوا محل رئيس الدير «جيبون» (Gibon) الذي توفي أثناء عمله الدءوب في الجسر عام ١٨٦٤. وتستخدم محارتان واسعتان من البحر الأحمر (كوعاء) للماء المقدس. ويزين المذبح مظله قطنية بنفسجية اللون للقربان، تحمي لوحة القديس «فرنسوا دي صال». وقد أهدى إمبراطور فرنسا هذه اللوحة من القماش إلى كنيسة الإسماعيلية.

وقد كتب على جرس الكنيسة تاريخ تأسيسها.

(XXII: MAIVS: AN: DN: DCCCLXIV)

ويوم الأحد بعد القداس، تعزف فرقة موسيقى الإسماعيلية عدة مقطوعات في الميدان الذي أمام الكنيسة.

* * *



حمامات البحر والأسطول على بحيرة التمساح .

(٥)

تم إنشاء المسجد وسط قرية العرب، وفيها لا نطلب من السكان أبدًا تنظيم المنازل وترتيب الشوارع ودقة الترتيبات لأن ذلك سوف يكون بلا فائده. فالنوبى يحتك بالقبطي، والبدوى، والفلاح. جاء من بورسعيد اليونانيون والسوريون والجزائريون وأهل مالطا، وجاء من السويس الهنود والأحباش والعرب. اختلطت كل هذه الأجناس وامتزج الرجال كل حسب ذوقه.هذا الرجل يؤجر الحمير، وذلك يطحن الذرة، وآخر يفتح له محلاً فى السوق. هذا العالم الصغير يعتدّ بحريته، ويشعر بنفسه وكأنه فى أوروبا فيتحدى القواسين، ويحتمي بمدينة الإسماعيلية، التي تبدو كضاحية أوروبية.

وعلى بعد خطوتين تتدفق مياه النيل المائلة للصفرة، وأصبح رصيف قرية العرب مثل السوق الدائم، تتوقف عنده المراكب الكبيرة القادمة من الزقازيق أو السويس محملة بالبطيخ والبرتقال والخس والقمح الذهبي اللون، ثم تبيع حمولتها. تتراكم البضائع بسرعة من كل الأصناف، وتتشكل أكوام من الفواكه، ويظهر الموز والليمون السكري، وقطع من قصب السكر، والبيض. يبدأ المزاد وتشتعل الأسعار، ويجاهد مائة مشتر حول "الريس" الذى ما أن يعرض توًا حمولته، حتى يجتمع التجار في عجلة يتزاحمون ويتشاجرون ويتسابون ويتضرعون إلى الله دون جدوى، يعلنون أسعارهم بالإشارة أو بالصياح، ويبقى ريس السوق ساكناً وهادئاً وسط هذه الضوضاء. ولكن يدخل قطار السويس توًا في محطة الإسماعيلية في الساعة التي تنهي يوم العمل بالمدينة المجاورة، ونسمع نفير القاطرة وأجراس الورش.

يترك الريس غليونه التركي (الشُبك)، ويختار المشترين ويبيع، وفي وقت قصير ترفع البضائع ويسدد ثمنها ونرى في الشارع الرئيسي لسوق العرب مجموعة من الأطفال نصف عراة يركضون وقد امتلأت أيديهم بالبيض والخس والفواكه، تتفرق هذه المجموعة في نهاية الشارع، فيجري البعض إلى السكة الحديد ليكسب بضعة نقود، ويجري الآخرون في الاتجاه المعاكس نحو المدينة.

* * *

(٦)

وعلى بعد عدة أمتار من رصيف التحميل، تُشكل البحيرة شاطئًا ملائمًا للمستحمين، حيث أقيمت حجرات لتغيير الثياب. وهنالك في المساء، وعندما تكون الشمس في الأفق تشبه الإسماعيلية مدينة «تورفيل» (Tourville)، وعلى الشاطئ يتكون المنتدى. ومن هذا الموقع يبدو المشهد جذابًا، فتبدو البحيرة مترامية بلا حدود، ويجذب قرب رصيف التحميل المستخدم كرصيف البناء – كل مساء – التشكيلة البحرية المتفرقة أثناء النهار، وكأنها تتجه إلى حمامات البحر. هذا النشاط البحرى يجعلنا نعتقد أن وجود قناة السويس يرجع إلى مائة سنة.

مع ذلك فإن المستحمين قليلون، ونتخيل عند سماع المحادثة في دورة المياه أن سكان القاهرة والإسكندرية قد فضلوا الاستحمام في بحيرة التمساح، ويجيئون لقضاء الموسم فيها، أما سكان الإسماعيلية فيحتاجون إلى تسليات أكثر جدية من المحادثات على شاطئ الماء، وتأمل زوال النهار.

بُنيت الإسماعيلية بين البحيرة والصحراء. تسقط الشمس على الصحراء، ولابد من الاتجاه إلى هذا التوهج الأرجواني. يجر أربعة من أقوى البغال العربة ذات العجلات العريضة التي يمكن أن تغرز في الرمال، والريس عاري الساق على الكرسي ماسكًا الزمام، وقابضًا على الكرباج. وقد جاء عشر فارسات وعشرون فارسًا على موعدهم تمامًا، يسيطرون على خيولهم المتأهبة، توسعت مناخرهم، وامتدت سيقانهم على أحر من الجمر. نصب العداؤون قامتهم وأشهروا عصيهم، وانطلقوا ! اتجه مهرجان الخيالة نحو الصحراء، الحوذيون في الأمام تتبعهم العربات، وقد رأس «دي ليسبس» الفرسان الذين يأتون من كل حدب وصوب.

يعود الموكب عند سقوط الليل على الإسماعيلية، ونسأل عن موعد حفل الرقص أو السهرة الموسيقية.

وفي انتظار ساعة الاجتماع العام الذي يعطي «دي ليسبس» خلاله أوامر عمل الغد.

* * *



موكب الفروسية في الصحراء.

الفصل الســـادس

من بحيرة التمساح حتى البحيرات المرة

جبل مريم – العائلة المقدسة – طوسون – مقبرة الشيخ حنيدق – عتبة السيرابيوم – البحيرات الاصطناعية – خندق السيرابيوم – البحيرات المرة – مشكلة ملء البحيرات – سمو إسماعيل الأول في الإسماعيلية وفي بورسعيد والسيرابيوم والبحيرات المرة – الدفرسوار – دخول ماء البحر المتوسط في البحيرات – أمير وأميرة إنجلترا في الخليج – غابة العمبج.

(١)

« الطبيعة أقوى من المنازعات الوطنية المؤسفة، سوف يتم وصل أوروبا بالهند رغمًا عن الجميع، عن طريق السويس. سوف يتعانق العالمان وينتعشان عندما يلتقيان فى مصر ».

الشاعر لا مرتين١٨٤١ (Lamartine)

« زرت توًّا سير العمل بالقناة، وشاهدت دخول مياه البحر المتوسط في البحيرات المرة. أعود إلى القاهرة مكللاً بالإعجاب بهذا العمل العظيم، وبالثقة في سرعة إتمامه ».

إسماعيل الأول

خديوي مصر

بعد بحيرة التمساح، تدخل القناة البحرية في مجموعة تلال، وتعبر عتبة السيرابيوم التي ترتفع تسعة أمتار فوق مستوى البحر. كان يجب شق العتبة على طوال ١١ كيلومترا. يفصل هذا الحاجز الرملي منخفض التمساح الذي تحوّل اليوم إلى بحيرة داخلية عند الشاطئ القديم للبحر الأحمر، والذي كان قد جف منذ زمن طويل. بالنسبة للمسافر المتجه إلى السويس بعد ترك بحيرة التمساح، فإنه يشاهد تتابع مناظر رائعة حتى السيرابيوم. وعند أول ربوة على شكل منحدر تبرز هضبة عريضة في القمة وتشير إلى نهاية بحيرة التمساح، تعلن عن القناة البحرية. وعند هذا الجسر الطبيعي يأتي الصيادون أثناء الليل ليختبئوا، ويلقوا المرساة، توجد بعض المنازل البيضاء على المرتفع المسمى "جبل مريم". حيث نسج المصريون باسم هذا المنحدر أسطورة تدعى أن "مريم المقدسة" – أخت موسى وهارون –

جاءت على هذا الجبل تشكو إلى الله وتعترض على أخيها موسى كليم الله. وأيضاً حسب الأسطورة غضب "موسى" تمامًا، وربما يكون قد ضرب "الشاكية" بسيفه. ويفترض مدير الجمعية الفنية للخليج ثاقب الرأي "جويتر" (Guitar) – أن مدينة تشغل ٦٠ هكتاراً من الأرض لابد أن تكون قد وجدت على هذه الهضبة. ويستند رأيه على عدة بقايا فخاريات قديمة وقرميد وعظام بشرية لاحظ وجودها على هذه المرتفعات، وكذلك على قطعة من الحجر مغطاة بحروف هيروغليفية بارزة.

قال "دي ليسبس" في محاضرة : "لا يمكن أن نتحدث عن التاريخ بشكل عام دون أن نتحدث عن خليج السويس، فلقد هربت العائلة المقدسة من تعذيب "هيرودس"، فعبرت هذا الخليج وتوقفت بالقرب من بحيرة التمساح في المكان الذي طلبت فيه إقامة كنيسة كاثوليكية عليه تكريسًا لمريم العذراء، والتي يطلق عليها العرب "ستنا مريم" ويقومون حقاً بتكريمها. إذن لقد عبرت العائلة المقدسة الخليج، وأقام السيد المسيح طفلاً بالقرب من المكان الذي نجا فيه موسى من المياه "تحرك القارب، واختفي جبل مريم، وظهر محله طوسون".

أقيم أول مخيم في "طوسون"، كان هذا المرتفع في الخليج في الأصل مركزًا للتموين. وحول هذا المخيم كان يمكن أن نسير ٤٠ كيلو مترًا من الصحراء دون أن نقابل مسكنًا واحدًا. وفي عام ١٨٦٠، كان "طوسون" عبارة عن شارع واسع محدود في النهاية بمبنى معماري كبير، وإلى جانبه مستودعات بضائع ومعسكرات، ومصنع طوب وطاحونة، ومستشفى ومنازل قروية مبنية – كما تقول التقارير – من فروع الأشجار الصغيرة التي تنمو في البحيرة، والحصى والصلصال.

لقد قضت الإسماعيلية على "طوسون"، ولكن كان لطوسون أيام عظيمة، بينما كان الفلاحون يبدءون في الحفائر، ويلقي المنظمون للعمل والمقيمون في هذا المخيم البدائي أوامرهم، ولم يتبق هنالك من هذا الماضي إلا شهادة مجيدة للثقة القوية التي بدأ بها حفر القناة الكبيرة.

ومع ذلك لن تقع "طوسون" طي النسيان، لأن السياح سوف يأتون إليها لزيارة مقبرة الشيخ "حنيدق" (Ennedek). كان هذا الشيخ مكرمًا، وأقام له البدو ضريحاً في هذا المكان. المبنى عبارة عن مكعب فتح فيه باب، وعليه قبة من الطوب، كله أبيض من الجير. هذه النقطة المضيئة تجذب الأنظار على الرمال كما تجذب زرقة السماء النظر بالضرورة. وبالقرب من الضريح بقايا وأسمال من القماش على الحائط، وبالقرب من مشكاة إطار لوحة كتب عليها بيد تقية بضع آيات من القرآن، ثم قبر (Turbé) الشيخ «حنيدق» في وسط المدفن. ويأتي الرحالة البدو من كل مواقع الخليج لدفن موتاهم في هذه الأرض المباركة. وحسب ما يحكي في الخيام، ربما كان الشيخ "حنيدق" مسلمًا غنياً له قطعان وحدائق، جاء من مكة وتخلى عن كل ثرواته عزل نفسه بإرادته على هضبة «طوسون» ليموت عليها كرجل دين. وكان لا يطلب ممن يأتون لاستشارته سوى دفع قطعة حجر، وربما بدأ بناء مقبرته «بثمن حكمته». إن هذه الذكريات الأسطورية تلائم بشكل عجيب هذه المناطق، ولكن ها هي عتبة السيرابيوم التي ظهرت كأحد مشكلات الحفر.

* * *

(٢)

ترتفع عتبة السيرابيوم ٩ أمتار فوق مستوى البحر، كان المكان الذي ستحفر فيه القناة محددًا بالأوتاد في هذا الموقع قبل نهاية عام ١٨٦٢، وكان يجب أن تسير ترعة الماء العذب المتجهة إلى السويس متوازية مع خط القناة البحرية، ويسهل نقل التموين إلى كل الورش. في ذلك الوقت تمركز اثنا عشر ألف رجل على أول قطاع ترعة الماء العذب لضمان الاتصالات بين طوسون والإسماعيلية.

ويقول تقرير المهندس: "استطاع ١٢٠٠٠ رجل حفر ترعة الماء العذب على امتداد ١٠ كيلو مترات خلال شهري نوفمبر وديسمبر، وتم إمداد الماء العذب إلى مخيم طوسون لمدة تزيد عن شهر.

كل الأشغال في هذا الموقع أعمال ردم تقريبًا، تسبق قناة التموين جماعة المجندين دائمًا بعدة كيلومترات، ويقدر ما تنتهي أشغال القناة، فإن قناة التموين تكون سبقتها قليلاً، فيضمن الفلاحون القادمون هكذا وصول تموينهم بوفرة. وقبل مغادرة الموقع، يكلف عدة مئات من الرجال بمد قناة التموين لصالح الذين سوف يحلون محلهم، وهكذا حتى السويس".

كان الفلاحون قد بدءوا الخندق الكبير، وكان الاعتماد عليهم لرؤية تكرار ما حدث في الجسر عندما حلت الماكينات محل عمل الرجال. وقبل السيرابيوم تقدمت سرعة إنجاز الأشغال بما فيه الكفاية منذ بدأ العمل في القناة، وذلك باستخدام الكراكات، ولكن في السيرابيوم كان الحفر على الجاف يبدو ممكنًا. كان يجب رفع ٣ ملايين متر مكعب من الرديم من هذا الموقع، وبواسطة وسائل وباستخدام جيوش من العمال تم تجنيدهم بمحض إرادتهم. لقد درس "لافالي" المشكلة من كل الجوانب، وسيطر عليها بأحد الحلول المدهشة – التي تبدو إلى حد ما بسيطة – بعد أن وجد أن ترعة الماء العذب تمر قرب السيرابيوم، كما يتوافر الميل الطبيعي لإمداد النيل الاصطناعي هناك، وتقريبًا من أعلى مستوى لمرتفعات العتبة، فطلب "لافالي" تنفيذ خط فرعي على شكل مصرف، يبدأ من قناة الماء العذب حتى مركز السيرابيوم، بهدف إغراق ارتفاع العتبة، وإتاحة تشغيل الكراكات.

وفي فبراير ١٨٦٧، كان "بوريل" شريك "لافالي"، (الذي اختطفه الموت ليلة النجاح) قد تحدث "بوريل" عن البحيرات الاصطناعية، والأشغال التي نفذت، وقال: "كانت هذه البحيرات عميقة بحيث يمكن استخدام نظام الكراكات العادي فيها، تساندها حاملات الأتربة" ونستطيع إذن تشغيل نظام الجرف في السيرابيوم، وبدلاً من استخدام عدد كبير من العمال فلن نحتاج إلا إلى استخدام عدد محدود يعملون في ظروف أفضل.

ويمكن أن نخشى عدم بقاء المياه بما فيه الكفاية في أراض شديدة النفاذية تتكون من الرمال الناعمة التي تسرب الماء، أو أن التبخير الهائل جداً لن يسمح لترعة الماء العذب من إمداد البحيرات. لقد اهتممنا بهذا العائق، وبكل حذر درسنا هذه المشكلة، ومع ذلك فقد أقنعتنا الدراسة الجدية أنه من الممكن أن تحتوي هذه التربة الرملية على أجزاء صغيرة رفيعة جداً من الحجر الجيري. ومن جهة أخرى فإن مياه النيل محملة دائما بالطمي، وبعد أول امتصاص يتحجر خليط الحجر الجيري مع طمي النيل في المياه، ويجعل الرمال مانعة لنفاذ الماء. وهو ما أثبتته التجارب يوميا، وبفضل هذه الظروف تحتفظ البحيرات بالماء. وكان يمكنا أن نقول قديماً: "هذا ما سوف نقوم به، وسوف يلقى نجاحًا. ويسرني اليوم أن أقول أنه قد لقي النجاح".

واستمر "بوريل" في حديثة: " توجد ثلاث بحيرات على سطح السيرابيوم، تم ملء اثنتين حتى هذه الساعة ونشرع في ملء الثالثة. تحتوى الثلاث على ٤ مليون متر مكعب من الماء، ويمكننا وضع ٢ مليون متر مكعب من الأتربة آتية من الجزء الأعلى في السيرابيوم. وقد وصلت خمس كراكات لرفع الأنقاص وتطفو حاليًا في القنوات الصغيرة التي توصل إلى البحيرات.





جبل مريم وطوسون .

وتخدم خمس كراكات ثلاثين حاملة أتربة، وقد صممت بطريقة تستطيع الحفر حتى عمق ثمانية أمتار في مكان منخفض عن مستوى الماء الذي تطفو عليه، مياه ترعة الماء العذب أعلى ستة أمتار من مياه البحر، وعندما تحفر الكراكات إلى عمق ثمانية أمتار ينخفض عمق القناة الصغيرة (الخندق) إلى مترين تحت مستوى البحر، أي إلى عمق كاف كي تستمر عائمة، بينما مستوى الماء العذب يكون قد انخفض حتى مستوى ماء البحر واختلط به.

"سوف تظل بحيرات الماء العذب مغلقة إلى أن تحفر الكراكات الخندق الصغير إلى عمق ثمانية أمتار، وبناء عليه نترك البحيرات تصب من جانب في البحر المتوسط، ومن جانب آخر في البحر الأحمر. وسوف تهبط المياه حتى تطفو الكراكات في مستوى مياه البحر. تحفر الكراكات التي تعمل في مستوى البحر إلى عمق ثمانية أمتار تحت هذا المنسوب، وهكذا ينتهي العمل، وتستخدم نفس حاملات الأتربة التي سوف لا تفرغ عندئذ في البحيرات الاصطناعية ولكن في بحيرة التمساح".

تم تطبيق هذا البرنامج بكل دقة، وتنفيذ العملية بأمان. واليوم انتهت القناة البحرية، وتسمح بمرور أكبر السفن في عمق الخندق. وقد صار مخيم السيرابيوم – الذي بقي على هذا الارتفاع – محطة القناة البحرية وترعة الماء العذب في نفس الوقت بفضل ربط الترعة التي تصل إلى حافة الخندق.

وبعد عتبة السيرابيوم يبدأ منخفض البحيرات المرة، ويحجز سد كبير مياه البحر المتوسط، بينما يعد المهندسون ومقاول الأشغال المصب الضخم الذي بواسطته تغمر المياه هذه البحيرات بانتظام.

* * *



القناة البحرية عند السيرابيوم .

(٣)

عندما خاطر أول الرواد في هذا المنخفض الواسع الذي يبدأ بعد عتبة السيرابيوم مباشرة، شاهدوه في البداية مثل شريط عريض ناصع البياض، يرسم على الأرض الحدود على شكل خليج. ولم يكن ممكناً نقل كميات هائلة من الصدف المتراكم، والتي تركتها أمواج البحر الأحمر، إذ كان الخليج قديمًا يتوقف عند هذه الحدود !

لقد اندهشت اللجنة العلمية المرافقة للحملة التي قادها "بونابرت" إلى مصر من هذه الحالة، وذكرت تقارير العلماء – بتفاصيل دقيقة – طبوغرافيا البحيرات المرة لتحديد زمن جفافها؛ إذ مما لا شك فيه أن القواقع المتروكة في البحيرات المرة متشابهة مع التي تعيش في مياه البحر الأحمر، والحالة التي توجد عليها هذه البقايا حاليًا تشبه إلى حد كبير – من حيث الشكل والخصائص – تلك الرواسب المدروسة على مواقع الخليج العربي، التي انسحب منها الماء.

فما هي الدورة التي جعلت البحر يترك خليج السويس القديم ؟ هل وقع زلزال في القاع بين عتبة السيرابيوم والمكان الذي تمتد عليه مدينة السويس؟ وفي هذه الحالة، هل الخليج القديم أصبح حوضًا داخليًا وتبخر ماؤه ؟ من بين فرضيات كثيرة يعتبر هذا الافتراض الأكثر ترجيحًا بفعل الحقائق العلمية، ولكن مما لا يتطرق إليه الشك أن الخليج توقف في هذا المكان في الأزمنة القديمة. أعطى هيرودوت – الذي وصف الخليج – إشارات ينتج عنها أنه في عصره لم يكن طول الخليج أكثر من ٩٠ إلى ٩٥ كيلو مترًا، وكان البحر الأحمر يدخل إلى هذه الأراضي بواسطة خليج امتداده ٥٠ كيلو مترا، وهذا منذ ألفي سنة !

وقد أطلق على هذا المنخفض "البحيرات المرة"، وهي تنقسم إلى حوضين منفصلين. يبدأ الحوض الأول نازلاً من ارتفاعات السيرابيوم بعمق ٩ أمتار تحت مستوى الماء، وطوله ٢٥ كيلو مترًا، ويقع الحوض الثاني على بعد حوالي ستة أمتار تقريبًا تحت نفس المستوى، وطوله ١٥ كيلو مترًا. وأظهرت الاستكشافات التي تمت على سطح "البحيرات المرة الصغيرة، أن الرمل وسلفات الجير مع الصلصال تختلط إلى حد كبير بالبلور الصخري.

أما الاستكشافات التي تمت "في البحيرات الكبيرة"، فقد أعطت – علاوة على نفس العناصر– رصيفاً من الملح ضخم الكثافة. وكنا نرى بوضوح في جوانب الحوضين خطوطًا متساوية القياس لأقصى المد وأدنى الجذر، ونقابل رواسب من الحصى الصغير دفعتها الأمواج، وكذلك سطحًا أفقيًا من القواقع متجمعًا سمكه ٢٠ سنتيمترا.

كان رصيف القواقع مغطى بطبقة سمكها ٤ سم بنوع من الأزهار، دون أي تماسك، ومكونة من مادة بيضاء خفيفة جدًا، وخالية من أية نكهة وتشبه المغنسيا.

وتكاد البحيرات المرة أن تكون جافة تمامًا ما عدا أسفل المواقع التي تحتفظ بقليل من الرطوبة، مما يجعل التربة رخوة في هذه الأماكن، غير متماسكة ومستنقعية، كان منظر هذه البحيرات الشاسعة دون مياه فريدًا، وكانت تتابع التدريس مكونة بعض الوديان التي تتكاثر فيها بعض النباتات المعمرة. كانت أجزاء كبيرة مغطاة بقشرة من الجبس المتبلور سمكها ٤٠ سم ومساحتها أو طولها متر أو متران، هذه الطبقات الجبسية لم تجد المساحة الكافية نظرا للتمدد، وارتفعت في كل مكان وتعاظمت، وأعطت هكذا صورة فوضوية لا سبيل إلى الخلاص منها.

ويوجد بأسفل القاع خليط مُوحل من الرمال والجبس وملح البحر.

وطبيعة البحيرات تتغير عند الجنوب، فقد حل الجبس محل رمال جبسية ملتصقة وطين جبسي. نمش من الجير شديد التماسك واللمعان بأسمنت لؤلؤ العرق، ويحتوي في سمك كتلته أصدافًا من البحر الأحمر. إن بلح البحر المتحجرة يشبه تمامًا نواة ثمرة البلح.

وقد يكوّن الحوض الأول – عندما امتلأ بالماء – بحراً داخليًا حقيقيًا، وفي عمق الحوض الثاني الذي لا يتعدى ستة أمتار، كان على الكراكات حفر ممر مائي ضيق. وعندما عبرت مياه البحر المتوسط إلى عتبة السيرابيوم مصطدمة بالسد، صدر الأمر ببناء "مصرف" يقوم بتنظيم صرف المياه في البحيرات. وصف "لافالي" أمام جمعية المهندسين المدنيين في باريس شارحًا الطريقة التي اتبعها لملء البحيرات المرة : "يجب علينا أن نأخذ المياه الضرورية من البحر المتوسط لملء البحيرات المرة.كانت فكرتي الأولى أن نبدأ خلال عام ١٨٦٨، ولكن اتخذت قراراً بالاحتفاظ بالمياه العذبة

لأطول مدة في السيرابيوم، وتأجيل ملء البحيرات المرة، مستندًا على أساس أنه كلما أخرنا الملء، سيكون القطاع بين البحر المتوسط والبحر الأحمر أكبر، ويمكن توفير ماء أكثر، لدرجة لو أنه بدأت متأخرًا سوف يكون الملء أسرع. قمت إذن بحساب كمية الماء التي أستطيع توفيرها في جزء القناة في أول فبراير، وحساب سرعة الصرف التي لا تضر الضفاف، ثم حسبت أيضًا الميل الضروري للوصول إلى سرعة الصرف، أو بشكل آخر الكمية التي كان يجب تخفيض مستوى الماء فيها تحت مستوى البحر المتوسط، سواء في السيرابيوم أو عند مختلف أجزاء القناة للحصول على هذه السرعة.

وقد يعوق تخفيض مستوى الماء حركة حاملات الرديم في العتبة، ووجدت أن هذا التدفق لا يمكن الحصول عليه إلا بشرط الحصول على اختلاف في المنسوب بما فيه الكفاية، لذلك قررت تخفيض المنسوب، كي لا نأخذ من البحر المتوسط إلا كمية قليلة وغير كافية لملء البحيرات المرة، وأخذت الباقي من البحر الأحمر من جهة السويس.

ويعمل المصرف المزود بجسور صغيرة أو منظمات للتدفق، بحيث إنه مهما كان ارتفاع المد، فإن سرعة تدفق الماء في القناة تكون ثابتة حتى لا تصيب الضفاف بالتآكل". وفي ١٨ مارس ١٨٦٩ تم بناء المصرف، وكان جاهزًا لتوصيل مياه البحر المتوسط إلى البحيرات المرة.

* * *



مدخل البحيرات المرة.

(٤)

أخبر الخديوي «دي ليسبس» في ٧ أبريل عن رغبته في الحضور إلى الإسماعيلية. وفي اليوم الرابع عشر سافر الخديوي إسماعيل في نفس الوقت من القاهرة، ووصل إلى محطة الإسماعيلية في الساعة الرابعة، حيث استقبله رئيس الشركة ونائب الرئيس "رويسينار"، وسارع الجمهور لتحية الخديوي بالهتافات الحادة. اخترق الموكب المدينة وسط صفين من الجنود المصريين، بينما أطلقت المدفعية إحدى وعشرين طلقة لتعلن هذا الحدث للجميع.

وتلقى الخديوي – أمام شاليه "دي ليسبس" – من يد ابنه "فوازان" باقة من زهور حدائق الإسماعيلية، وعزفت فرقة موسيقى المدينة لحنًا مصاحبًا لأغنية ألفها اثنان من موظفي التلغراف، وهما "تيفينيه" (Thévenet)، ولافيفر (Lavesvre). وبعد أن تلقى هذا الاستقبال بكل هذه الحفاوة – كما كتب شاهد عيان – ركب صاحب السمو إسماعيل – من جديد – العربة مع "فردينان دي ليسبس" و"شارل دي ليسبس" وزوجته، واتجه – ماراً تحت قوس نصر مغربي – نحو الرصيف ليركب السفينة متجهاً إلى داره على البحر. وقد ذكرنا في فصل سابق الحفل الراقص الذي جرى في نفس هذا المسكن في اليوم التالي. وسافر الخديوي يوم ١٦ إلى بورسعيد، ووصل في الساعة الرابعة والنصف مساء. كانت السفن مزينة بالأعلام، وقامت الباخرتان المصريتان (المحروسة، ومحمد على) – الراسيتان في الميناء – بتحية العاهل بطلقات المدفعية، وازدحم سكان بورسعيد المدينة النشطة – على الأرصفة، وعبروا بحرارة عن حماسهم عندما وطأت قدما الخديوى زين رصيف الترانزيت بقوس مجموعة من الآلات البحرية جيدة التنسيق. وقد وُضع أسفل الفنار نصب تذكاري يعرض أشغال القناة. وفي يوم ١٧ ترك الخديوي بورسعيد متجهًا للإسماعيلية.

وفي يوم ١٨، اتجه مباشرة حتى مدخل البحيرات المرة، حيث تم إعداد كل شيء من أجل العملية الكبرى المنتظرة بفارغ الصبر.

وبناء على طلب الخديوي، فتحت في الساعة الحادية عشرة جسور المصرف الصغيرة، ودخلت مياه البحر المتوسط لأول مرة في البحيرات. وقد تأثر الحاضرون كثيرًا بعظمة مشاهد

الاحتفال والعمل، وكان المظهر العام للمنظر له طابع من الجدية وعظمة المشهد والحدث. اندفعت المياه برغوها عرض ١٠٠ متر في الحوض الواسع. ولا يستطيع المشاهد أن يصل ببصره إلى مداه هنالك حيث تصبح الصحراء المقفرة بحرًا.

قال "فردينان دي ليسبس" للخديوي: "أمر سيدنا موسى مياه البحر أن تنسحب، واستجابت له، وسوف تعود بأمرك إلى مجراها".

وقد جه الخديوي هذه الرسالة إلى وزير الخارجية في باريس عندما رجع إلى السيرابيوم :

السيرابيوم ١٨ مارس ١٨٦٩، الساعة الواحدة و ١٠ دقائق مساء.

«قمت توا بزيارة ممر القناة، وشاهدت دخول مياه البحر المتوسط في البحيرات المرة، وإنني أعود إلى القاهرة مكللاً بالإعجاب بهذا العمل الكبير والثقة في سرعة إتمامه» .

إسماعيل.

ومن جانبه، أرسل "فردينان دي ليسبس" التلغراف الآتي إلى الإمبراطور نابليون: السيرابيوم، في ١٨ مارس ١٨٦٩ ظهراً :

" لقد تم توًا دخول مياه البحر المتوسط في أحواض البحيرات المرة بنجاح تام في حضور الخديوي ".

ليسبس.

ورد الإمبراطور : باريس في ١٨ مارس ١٨٦٩، الساعة الخامسة و٣٥ دقيقة: "علمت بكل سرور النتيجة الجيدة لمشروعكم، تضم الإمبراطورة تهانيها إلى هذه التهاني "

نابليون.

وبعد بضعة أيام زار أمير وأميرة إنجلترا بدورهما أشغال قناة السويس وأعجبوا بالمصرف الذي سكب في اثنتي عشرة ساعة أربعة مليون متر مكعب من الماء في البحيرات المرة. وقالت جريدة التايمز: «وعندما وصل الأمير والأميرة إلى السد، كان كثير من العمال في الأهوسة معهم رافعات ومطارق كبيرة، وصحب «دي ليسبس» صاحب السمو الملكي على كوبري ضيق، حيث وضعت منصة مقابل مضيق الترعة حيث نستطيع بسهولة رؤية سقوط الماء.

"بعد أن رأى الأمير والأميرة طبيعة هذا العمل، بعد إعطاء الإشارة، فتح اثنا عشر من الأهوسة تقريباً واندفع ماء البحر على شكل طبقة مائية بيضاء مثل اللبن".

وبعد أن تأمل الزوجان الملكيان، هذا المشهد الرائع بعض الوقت، رجعا إلى السيرابيوم والإسماعيلية، "فينسيا الصحراء" قال "لاڤالي" : يمثل مجموع الماء الداخل مليار و ٩٠٠ مليون مترًا مكعبًا ، سوف يبدأ الجريان من أول مارس حتى أول أكتوبر بالنسبة للبحر المتوسط،ومن أول يوليو حتى أكتوبر بالنسبة للبحر الأحمر، لمدة ٦ شهور من البحر المتوسط و ٣ شهور من البحر الأحمر ٤٠ مترًا في الثانية في البداية، و ٧٠ مترًا في الثانية في الأخيرة، كل شيء تم حسب التوقعات، اليوم امتلأت البحيرات وتغادر السفن القناة لتدخل بحرية في هذا البحر الداخلي، والذي يبدو حدة في الأفق هو جبال عتاقة.

* * *

(٥)

يوجد جزء من البحيرات المرة كان قد وقع فيه حدث عظيم، وكتب "بيرشير" : «كنا نسير في الجنوب في عام ١٨٦٢ ، ومن هضبة طوسون التي كنا نعبر آخر منحدراتها، استطعت أن أحيط بالطريق الذي يجب اجتيازه.

تمتد أمامنا الرمال كأنها بحر ذهبي حتى أول سلاسل الجبال التي تبرز تضاريسها بوضوح كلما اقتربنا، ويمكن أن نميز قمتي جبل "جنيفة" وجبل أويبت (Awebet) اللتين تنفصلان بلونهما لبنفسجي عن عتاقة، المصبوغة بالأزرق والأزرق الفاتح.



غابة العمبج مغمورة (البحيرات المرة)

"كان الجو جميلاً والسماء صافية، ويطوقنا الهواء الدافئ بلطف. هذا البلد الواسع الخالي لا أسمع فيه صوتاً ولا أدنى صيحة لطير، ألاحظ فقط أثر خطوات قافلتي على الرمل، هذا البلد بدا لي رائعًا يفيض بالعظمة.

بدأت الشمس تسقط وتصبغ خلفية الجبال بألوان عجيبة، والثغرة العميقة التي أمشي فيها نصفها في الظل كانت مثل إطار للبحيرات ما زال مضيئا تمامًا، وأصل إلى خيمتي القائمة في وسط أزهار الطرفاء «العمبج»، كما لو كان الغسق قد استحوذ على السماء».

ويعبر المسافر البحيرات المرة وفي اليوم التالي أمضينا كل الصباح في المخيم. والجمال تسرح بحرية، وأراها تبحث هنا وهناك عن بعض العلف أو الأزهار الصغيرة ذات الأوراق الخضراء الكثيفة الشهية.

مستندًا على التلال التي عبرها البارحة، تجري وسط الخيزران "عين العمبج" (Aïn-el-Amback) التي أخذت اسمها عن نبع وفير وصاف قليل المرارة، والشجيرات عبارة عن أرض فسيحة مزينة تمتد شمال شرق البحيرة. تغطي التربة نباتات ضاربة إلى البياض مثل نباتات البحر، وكثير من أزهار الملح وبقايا الصدف.

"ابتداء من النبع والأشجار الكثيفة والمُلتفة التي تتلاشى تدريجيًا نحو الشرق، يوجد سهل ذهبي مُرصع ببقع داكنة منتشرة، فبدت وكأنها جلد النمر، وتشكل عليها سراب جميل".

غابة العمبج الآن تحت الماء، وما زالت تشير إليها بعض رءوس بارزة غير منتظمة لأزهار الطرفاء. وعندما تلقي الشمس بأشعتها الأخيرة على هذه اللوحة، وتغطي السحب الكوكب برداء أحمر بنفسجي، يصبح توهج البحيرة خياليًا. ويمكن القول أن آلاف السواعد تتصاعد من باطن المياه، وأسرعت إلى الشاطئ طيور النعام والغرنوق والبجع، كلها ضيوف مهاجرة إلى بحيرة المنزلة، وفي هذا الوهج تآلف لا يوُصف.

ثم تغيب الشمس، وتعكس المياه المثقلة أنوارها الأخيرة، ويجيء الليل عاجلاً، ويسيطر السكون على البحيرات.

* * *



الشالوفة

الفصل السابع

من البحيرات المرة إلى البحر الأحمر

عتبة الشالوفة – رصيف صخري – نماذج الرواد – المجندون في الشالوفة – جماعة اليونانيين – تنظيمات الورش – الأسطح المائلة – الحمير – الكيلو ٨٣ – أول استكشاف في صحراء السويس – أول ملاحة في البحيرات المرة – وصل مياه البحر المتوسط بالبحر الأحمر – يعبر فردينان دي ليسبس مباشرة من بحر لآخر – الخليج مقطوع – القناة البحرية في سهل السويس – مخرج القناة في البحر الأحمر.

(١)

« إلى العمل ! إلى العمل ! ليلقي الخليج مياهه الخاضعة في الصحراء الليبية، ولتمتلئ فجأة البحيرة المجففة، وتمتد على الرمال الضفاف والأرصفة، وعندما تغوص حواجز أرصفة المرفأ العالية في المياه العميقة يتحول الخليج العقيم إلى بستان ».

(هـ. دي بورنيه) (H. de Bornier)

« لقد جعلت من أفريقيا جزيرة، فتغيرت كل ثوابت الجغرافيا ».

(لورد نابيه) (Lord Napier)

ترتفع الأرض عند الموقع الذي ينتهي فيه منخفض البحيرات المرة بميل يكاد يكون غير ملموس إلى ارتفاع خمسة أمتار فوق مستوى الماء، ويكوّن بذلك العقبة الثالثة، عتبة الشالوفة. اكتشف المستطلعون وجود سطح من الصخر الصلب، سمكه من ٤٠ إلى ٦٠ سم، وترتفع قمته نحو الجنوب إلى اثنين أو ثلاثة أمتار فوق مستوى البحر الأحمر، بينما عمق الباقي من أربعة إلى خمسة أمتار تحت نفس المستوى. وقد عثر رجال الحفر في "الشالوفة" في البداية على بقايا حفريات هامة، مكونة من عدد كبير من أسنان كلب البحر، وبقايا لفرس النهر والعنزة البرية.

وبعد الشالوفة وحتى البحر، لا نقابل أبدًا على السطح رمالاً تحتوي على أصداف حديثة جفت في قاع الخليج منذ مدة قصيرة.

قال "لاريته" (Lartet) الذي قام بدراسة طبيعة سطح الخليج: « هذه الرمال ذات الأصداف طين جبسي نراه في الشالوفة، تلتصق بأسمنت لؤلؤ العرق شديد اللمعان، يحوله في بعض الأماكن إلى صخر جيري حقيقي. وطول عتبة الشالوفة ستة كيلومترات، ومن الشالوفة إلى السويس تقطع القناة البحرية سهلاً فسيحًا طوله عشرين كيلو مترًا.

وقد كانت عمليات الاستكشافات في صحراء السويس، وخاصة في عتبة الشالوفة، لها أهمية جوهرية، وكُلف بهذه المهمة بعض الرواد الموثوق بهم. ومن بين أسماء هؤلاء الرواد ما زالت ذكرى شخصين منهما خالدة عند الذين شاهدوا بداية الأشغال. لقد شرعنا من قبل في تصوير ملامح «رجل الجبس» وأقدم إليكم رسم شخصين بنفس جدارته. كتب "كزميز ليكونت" عام ١٨٦٤: "لقد كان «دى ليسبس» يرى أنه من الضروري وجود معرفة دقيقة لتكوين جيولوجية الأراضي التي سوف نعمل عليها. نظم دي ليسبس إذن إدارة استطلاع على طول الخط، وكان "لابفيار" (La Bavière) من أكثر العاملين النشطين. أما بالنسبة لمواظبته فسوف نحكم عليها، فأثناء الذهاب إلى بورسعيد قابلنا مركب الاستكشاف في بحيرة المنزلة، وحدثني رفقائي عن طبيعة القائد الخاص، وقالوا إنه رجل ذو طاقة كبيرة، ويحترم المواعيد بكل دقة، وكان ذلك ضروريًا لأداء مهامه لأن إعداد تقرير غير دقيق أو باستخفاف قد يؤدي إلى نتائج وخيمة. ولكن لم يكن هناك ما نخشاه من جانب "لابفيار"، فهو لا يترك دائمًا مركبه.

والمتعة الوحيدة البسيطة التي يروِّح بها عن نفسه هي رحلة على شاطئ القناة بعد غياب الشمس. وعندما زرته قيل لي إنه لم يفعل ذلك منذ ٤ شهور. وبمجرد أن لمحت وجهه الطيب المخلص، أخذ الوقت ليجيب عن أسئلتي اللطيفة عن صحته والتي تخرج عن موضوعنا، فقد كان مشغولاً بالاستطلاع في مكانين أو ثلاثة، وكانت كل اهتماماته مرتبطة بعمله.

" وشخص آخر ملامح وجهه مميزة، كنت قد رأيته ينظم عملاً في قلب الصحراء، في الشالوفة. تقترب ترعة الماء العذب في هذا المكان بشكل واضح من القناة البحرية، ويتطلب ذلك من محطة الشالوفة خدمة مزدوجة معقدة بما فيه الكفاية. لقد تلاءم هذا الرجل المنظم لهذه المحطة مع الحياة في الصحراء، ولا يريد أن يغادرها أبدًا، ورفض كل ترقية تتناسب مع قدراته وتضعه من جديد على صلة بمتطلبات مدننا الأوروبية.

يملك هذا الرجل الشجاع طاقة فوق البشر، وهناك دليل سوف يجعلنا نقدره، فلقد سافر مع رفيق له في رحلة من داخل الجزائر، ووصل إلى مصر مشيًا على الأقدام وتفحص ممسكًا ببوصلته خارطة الساحل الشمالي لإفريقيا، فلاحظ شيئين هما: تعرجات الساحل الفظيعة، وعدم وجود الطرق والأماكن الآهلة بالسكان ما عدا الشاطئ.

ويتضح من ذلك أن هذه المسيرة التي على خط مستقيم وعن طريق البحر لا تتعدى من ٤٥٠ إلى ٥٠٠ كيلو متر، تتضاعف تقريبًا بسبب التعرجات التي خضع لها رجالنا الشجعان.

لقد أسندت أشغال قناة السويس إلى رجال لهم نفس القوة.

ولرسم مخطط بارز للخليج، قضى الرسام "ليكوك دي لا فريمونديار" (Lecoq de la Frémondière) عدة شهور وحده، غارقًا وسط منخفض البحيرات المرة، لا يعيش إلا على الصيد وبعض المؤن التي يقدمها له مصادفة الرحالة الذين يعبرون البحيرات. لقد أتممنا هذا العبور، ووجدنا أن بعض المراحل التي نفذها هذا المعتزل محددة بأحجار جعلها الفحم المحترق سوداء اللون. وقابلنا في السيرابيوم صديق طفولة، بحارًا كنا نفترض أنه في المحيطات، ووجدناه مكلفًا بمهمة تموين الكراكات، إنه القائد «رينوار» (Rainouard)، وقد أجاب عن سؤالنا الأول قائلاً: «رحلت من بورسعيد وسرت ماشيًا من مخيم إلى مخيم بحثا عن العمل، وتوقفت هنا».

* * *

وقد احتاجت الأشغال من الشلوفة إلى السويس إلى تجمُّعات كبيرة من العمال وتنظيم واسع للورش. وأثناء شق بطن العتبة لتعتبر القناة البحرية، كان لابد من فتح مجار مائية فى السهل عمقها متران تحت مستوى البحر، حيث تتيح المياه المتسربة إدخال الكراكات ذات السيور عن طريق خطوط فرعية مُحولة من قناة الماء العذب. وقد تم العمل بقوة على السهل والعتبة، حيث بدأ جيش العاملين الذي وصل إلى الورش التي أقيمت في قلب الصحراء في العمل، وأنهى مهمته.

وقال "بوريل"، وهو أحد المقاولين: "إن هناك شيئًا مفيدًا للغاية، وهو أن يسود الاطمئنان التام والاجتهاد في العمل كل العمال الذين جاءوا من كل الجهات والذين يجب أن نقول أنهم كانوا يفتقدون خبرة العمل، حسنًا لم يكن هناك أبدًا قلاقل أو اضطرابات في الورش فقد كان عندنا إمكانية تطويعهم بما يفي الحاجة. ويؤثر أيضًا تنفيذ هذه الأعمال الضخمة تأثيرًا واضحًا على معنويات السكان الذين يشاركون فيها دون أي ضغط بفضل احترامنا للتعهدات المتفق عليها، ودقة سداد المرتبات. إن هؤلاء السكان – المقهورين في العادة – دائمًا ما يعاملون بقسوة، ولا يعملون سوى تحت الضغط، وقد وجدوا في ورشة القناة وخليج السويس معاملة حسنة، ثم إنهم ينالون أحسن الجزاء. ونتج عن ذلك أن شعور كل من يروق له العمل معنا يكون سعادة كبيرة، وعزيمة صادقة جدًا. وخلاصة القول، يسارع كل هذا العالم في المساهمة بطيب خاطر في هذا العمل الذي لن تعم فوائده فقط على الأفراد، ولكن على حضارة الدنيا".

ومن جانبه طرق "دي ليسبس" نفس الموضوع في محاضرة: "يتكون السكان من اليونانيين وسكان مالطة، والفرنسيين والإيطاليين، ومواطنين جاءوا من كل أنحاء العالم. إن التفكير في تنظيم هؤلاء السكان بشكل منهجي ومسبقًا، قد يكون مضيعة للوقت. لقد أرشدنا عدد كبير من الأشخاص لعمل الدراسات واللوائح، وعرضوا علينا مجموعة لوائح، ولكني لم أرحب أبدًا باللوائح قبل الممارسة".

يعيش عمالنا وفق دياناتهم، ويتبع الشرقيون الشريعة الإسلامية، ويتبع الأجانب قانون بلادهم، ولقد كان من الصعب جدًا في الصحراء البعيدة عن العالم المتحضر معرفة ما سوف تكون عليه هذه الشعوب المكونة من رجال لم يكن لمعظمهم خبرات حسنة.

لقد وضع رجل من باريس – كان مكلفًا بإدارة ألف وخمسمائة يوناني– يوم دفع الراتب كمية من الذهب على مائدة، فتسبب ذلك في فوضى، فعندما رأى اليونانيون الذهب لم يستطيعوا الامتناع عن الهجوم عليه مثل الغنيمة، ولم يكن لديه شرطة أو سلطة يستدعيها تغاضى هذا الباريسي عن الأمر، ولكن بفضل قوة الشكيمة والسلطة التي اكتسبها توصل إلى السيطرة على ألف وخمسمائة رجل تحت إمرته، واسترد المبالغ المختلسة، وفيما بعد حينما يكون هناك حاجة لرفع أحجار، وعمل صعب التنفيذ، يرسل هذه المجموعة الذكية من اليونانيين، والتي تحسّن سلوكها منذ هذه الواقعة.

وبالإضافة إلى ذلك، أثبت لي هذا المثل أنه لا يمكن سوى شيئين بين العاملين: طرد من لا يريد أن يعمل، وإتاحة الرحيل لمن لا يرغب فى البقاء. اتبعت مبدأ الحرية، ولم نتلق أية شكوى من ذلك منذ خمس سنوات، ويجب أن نلاحظ أننا وضعنا في تكتلات العمال رجالاً من ديانتهم، كاهنًا أرثوذكسيًا لليونانيين وإمامًا للمسلمين، وكاهنًا للمسيحيين. وتم تعيين مدرسي للفلسفة كاهنًا في الإسماعيلية وقام بتدريس الفلسفة في الخليج في نفس الوقت الذي كان يبشر فيه بالعقائد المقدسة لديننا.

قمنا برعاية السكان الذين جاءوا إلينا دون مسئول من الشرطة ودون خفير، ودون رقيب من المدينة. وكنت أسافر وحدي في أغلب الأحيان أو مع خادم عربي، بالليل مثل النهار، ولم أكن أخشى شيئًا، ولم أتعرض لأي خطر.

يعيش كل الناس هناك في وئام تام، الأمن مستقر في الصحراء دون نوع محدد من السلطة، لأن العمل كان متوفرًا، ولأنه لا يمكن أن نعيش في أمان في ظل البطالة.

حافظت ورشة الشالوفة حتى آخر أيامها على طابعها الفريد المميز، ولم تكن الورشة في الحقيقة إلا مخيمًا شرقيًا، شكلت فيه الخيام الواسعة المثبتة على الأرض أول المساكن والمعسكرات الأكثر روعة.

كدس الفلاحون أكواخًا من كل الأشكال والأحجام، وتشكل الجمال والحمير التي وضعت في زريبة دائرة سور القرية. ويرفه الراقصون في المساء عن هؤلاء الناس الذين يشعرون أنهم في الورشة أفضل من أي مكان آخر في الخليج. وعلى بعد أمتار من المخيم استخدم في الحفر ما يقرب من ثمانية آلاف عامل، منهم أربعة آلاف في حفر الأرض، وأربعة آلاف في نقل الأتربة إلى المرتفعات.

كتب أحد الرحالة: "الرجال أقوياء، وكانوا شبه عراة تقريبًا، جاء معظمهم من الدلتا وضواحي القاهرة. وقد تم تسمية كل مجموعة من المجندين باسم بلد المنشأ. أعرف اسم القرى التي عبرتها في زيارتي للأهرام".

كانت مجموعات تأتي مشيًا عبر الصحراء للوصول إلى الورش، تفضل أن تأخذ هذا الطريق بحرية حاملة مؤنها طوال الرحلة على الظهر. ويقع العمال المجندون في الورشة تحت إشراف شيوخهم، وأمام المهمة التي حُددت لهم ما يقرب من ٣٠ متر مكعبًا من الأتربة لعمل كل رجل شهريًا. وكانت المرتبات تسدد علنًا.

وكان الفلاحون قد فتحوا حفرة عتبة "الشالوفة" في أعلى جزء على طول حوالي أربعة كيلومترات، ونزلوا بها أربعة أمتار تحت مستوى البحر، عندما تم اتخاذ القرار بأن يحَل الآلات محل الرجال.

* * *

(٣)

كان المشروع الأول لإنهاء القناة البحرية في الشالوفة هو توصيل الماء العذب إلى هذا الموقع كما حدث في السيرابيوم، وتكوين البحيرات الاصطناعية لوصول الكراكات إليها. ولكن كان امتداد الأرض المراد إغراقها هائلاً مقارنة بالعمل المطلوب تنفيذه، لدرجة أن تخلى المقاولون عن هذا المشروع الأول.

وكان البرنامج هو استمرار حفر القناة حفرًا جافًا بصورة ميكانيكية، مع الحفاظ عند الطرفين على السدود لوقف ماء البحر المتوسط شمالاً، وملء البحيرات المرة جنوبًا بماء البحر الأحمر حتى وصول عمق القناة إلى ثلاثة أمتار تحت مستوى البحر، ويمكن هكذا استقبال مياه البحرين والكراكات.

يتم تنفيذ الحفر– إذن – بعربات اليد بواسطة العمال المجندين القادمين طواعية من كل الجهات إلى الورشة. وتم اختراع نظام الأسطح المائلة لوصول العربات المملوءة بالتراب إلى أعلى المنحدرات من مسافة إلى أخرى، وذلك حقق أفضل النتائج.

وضعت المسطحات المائلة أو الطرق المخططة على طول المنحدرات التي شكلها الحفر، بالتناوب على شاطئ وآخر، متوازية مع محور القناة، ويبدأ كل سطح مائل من قاع الحفرة، وينتهي إلى المرتفع.

تصعد عربة السكة الحديدية من هذا الطريق، تجرها جنازير بسلاسل وآلات بخارية. ويوجد كل مائتى متر سطح مائل لرفع ما يعادل مائة ألف متر مكعبًا من الحفرة تقريبًا. تتلقى كل عربة مترين مكعبين ويمكن أن يحمل كل سطح مائل حتى ٤٠٠ متر مكعب من الرديم يوميًا. كان متوسط الإنتاج من ٣٥٠ إلى ٣٧٥ متر مكعب ووضعت مضخات دوارة على مسافات متباعدة ترفع الماء المتسرب في قاع الحفرة، وتصبها في مجرى الماء في البحيرات المرة.

كان هذا المشهد غريبًا، إذ يتحرك هذا الحشد البشري في عمق الحفرة الواسعة، بينما على طول المنحدر كنا نرى – في فترات متباعدة وكأنها تتحرك بقوة غير مرئية – عربات تجرها الحبال ، تصعد وتنزل دون انقطاع على مرتفع أقيم عليه طريق واسع، ويتجه أيضًا بعيدًا، ويمكن أن يمتد إليه النظر وقد أعاق حركة المضخات البخارية.

وبعد عتبة الشالوفة كان يمكن حفر بعض الأجزاء دون اللجوء إلى «المسطحات المائلة». وفي الأصل كانت جماعات العمال تتقاسم الحفر ونقل الأتربة بكل ما في الكلمة من معنى. وفكر أحد الفلاحين يومًا أن يستعين بحماره في عمله، وتكفل حماره المخلص وحده بنقل الأتربة، واستطاع صاحبه هكذا أن يضاعف اليومية، وبسرعة تم تقليد هذا المثل، واستفاد المقاولون أنفسهم من هذا الدرس.

وقد وصلت إلى الخليج من القاهرة كتائب من الحمير، وشاهدنا بعد قليل في الورش هذه الحيوانات الذكية تشارك بكثرة في العمل الجسيم بطاعة جديرة بالملاحظة، فيترل الحمار إلى قاع الحفرة حاملاً بالعرض على ظهره زكيبة كبيرة واسعة الفتحة في الطرفين، يقدمها لرجل الحفر الذي يملأ الزكيبة بجرف ثقيل من التراب، وعندما يشعر الحمار بأنه مُحمل بما فيه الكفاية، يستدير ويرحل ببطء نحو الطريق الممهد من لوحات الخشب العريض، والتي وضعت بشكل طريق متعرج على المنحدر الذي سوف يقودها إلى أعلى. يروح الحمار ويرجع من الصباح حتى المساء دون انقطاع، ويوجد منه آلاف في خدمة العمال. ولكن يجب تجنب تحريك الجرس الذي يرن ساعة الأكل، لقد حفظ الحمار جيدًا هذه اللغة، حيث يتوقف من أول دقة جرس، ولا يناقش هذه الإشارة المتفق عليها.

قد تكون هذه الورشة الأخيرة من نوعها في الخليج، ولكنها الأكثر حيوية والأكثر نشاطًا واكتمالاً. ومن الآن فصاعدًا صارت القناة البحرية مفتوحة على العتبة والسهل، وليس على آخر الفلاحين سوى تسوية الأرض المشوهة التي تحيط بالطريق الواسع حيث تمر الأشرعة الممتدة، والمراكب القادمة من السويس أو بورسعيد.

* * *

(٤)

وعند الكيلومتر ٨٣، تم رفع طبقة صخرية كانت تعوق القناة، فهناك مضخات قوية تسحب كل منها ١٢٠ مترًا مكعبًا من الماء في الساعة، وقد أفرغت التسرب الناتج عن تفجير الكتلة الصخرية بالبارود. واستخدمت خمسة أسطح مائلة لرفع أنقاض هذا الجزء، وتشكل الصخور والأتربة معاً مائة وخمسين ألف متر مكعب تقريبًا. وقد تكلم «فرديناند دي ليسبس» عن أول استكشاف في صحراء السويس فقال:

" أثناء غياب رفاقي، أُخطرت بأن مجموعة من ثلاثين إلى أربعين من رجال الشرطة قد قبضوا على الرجال المكلفين برفع عينات من الأرض التي كنا نعمل فيها في الصحراء، لتستخدم في دراسات قناة الماء العذب.

وقيل لي إن عمالنا نقلوا إلى إحدى القرى، فركبت جوادي وذهبت وحدي إلى المكان المحدد لتجنب أي صراع يمكن أن تكون عواقبه وخيمة لأن رفاقنا كانوا مسلحين. دخلت في مفترق تجمع فيه سكان القرية، وكان بينهم رائد فوج من القاهرة يقال إنه يعمل في الشرطة، والذي تبعنا من المدينة وأقام معسكرًا على بعد ساعات منا. استدعيته وطلبت منه سند أوامره فلم يستطع تقديمه. وبّخته على عنفه تجاه القافلة، وذكرت له أن العادة في الشرق أن يخاطب أولاً رئيس القافلة. وقمت في نفس الوقت بإيماءة أعطتني فورًا – في نظر الجمهور المجتمع حولنا – سيطرة على هذا الشخص لا تقبل الجدل. أخبرته بأنني سوف أبعث برسالة إلى الوالي لأشكوه، وحذرته إن لم يسلمني رجال القرية الذين فى حوزته دون مبرر، فسوف نستردهم بالسلاح. ويشير هذا الحادث بشكل كاف للتصرفات التي كانت تمارس ضدنا في غياب الوالي.

تسلمنا المساجين، وضع رجال الشرطة السلاسل على رقابهم عندما قُبض عليهم، وهددوهم بقذفهم في السجن إذا أرادوا اللحاق بنا. منحتهم مكافأة، ولحقوا بنا بحماس.

وكان يُشاع في الإسكندرية – أثناء ذلك الوقت – أن الحمالين تركونا، وأننا نتوه في الصحراء، وأيضًا تم اغتيالنا.

استأنفنا الاستطلاع، وكانت صحراء السويس عندئذ شيئاً فظيعًا، لا نجد فيها أي مسكن، ولا إنسان حي. كان يجب أن نحمل كل ما يلزم من المؤن، وكانت الحيوانات نفسها تخشى عزلة الصحراء، وتأتي الخراف والدواجن المخصصة لغذاء القافلة والتي أطلق سراحها عند إقامة المخيم، تجيء من تلقاء نفسها في النهار وتتجمع حول المسافرين حتى لا تكون وحيدة. وإذا تأخرت دجاجة تحت شجرة صغيرة، تتبع سير القافلة وتأتي مرتمية في القفص الذي يتأرجح فوق ظهر الجمل.

"هذه هي الصحراء التي سيطرنا عليها، وكان يجب التفكير في إحيائها وإقامة مساكن العمال فيها.

بدا أمامي رجال شجعان وأوفياء إقامة المخيمات فيها».

تعرفت القافلة على التربة، وحددت أول مسار للقناة. ورافق «دي ليسبس» المهندس «موجيل بك» والمقاول «هاردون». وبينما كان المستكشفون يواصلون هدفهم بكل همة، أكمل «لابروس» (Labrousse) - المهندس في بحرية الإمبراطورية الفرنسية - استطلاع الخليج في مياه البحر الأحمر، لكي يحدد بدقة الموقع الذي يمكن فتح مصب القناة فيه.

وفي عام ١٨٦٩، كتب الكونت «دي جاليبير» (Galbert) أحد الإداريين بالشركة، والذي كان يزور الخليج للمرة الثالثة : تم الانتصار نهائيًا على صحراء السويس، ويا له من مشهد، ٢٠٠٠٠ رجل زنجي من السودان، وبرابرة وهنود وفلاحون وأوروبيون، ونساء وأطفال، كل هؤلاء - يعلم الله كيف كانت ملابسهم - كانوا حشدًا من البشر يعمل البعض منهم بالقفة، مثل الأيام الأولى لأشغال الخليج، والآخرون يعملون بعربة اليد، وغيرهم بالحمير والجاموس والجمال، وفي وسطهم آلات الصناعة الحديثة، والطرق الحديدية والبخار وآلات التفريغ وماذا أعرف ! هذا المنظر العام المثير للإعجاب استمر على طول ثلاثة عشر كيلو مترًا. والخندق لايقل عن ١٠٠ متر عند خط الماء، وأكثر بكثير في بعض الأجزاء و ٢٠ مترًا في القاع، انتهى أكبر جزء من هذا العمل الضخم.

" لا نشعر فحسب بالدهشة ولكن بالإعجاب عندما نرى هذا المنظر العام المنقطع النظير، إنه الذهول تقريبًا".

وخلال عدة أسابيع بعد رحلة الكونت "دي جاليبير" (Le Comte de Gabert)، غزت الأمواج هذا الجزء من القناة البحرية، ولم تعد مياه البحر الأحمر منفصلة عن البحيرات المرة - الممتلئة بماء البحر المتوسط - إلا بواسطة سد اصطناعي.

وفي يوم ١٥ أغسطس كانت أول ضربة فأس في السدود، وكان الاحتفال في السويس بافتتاح «وصل البحرين». وقد رأس الاحتفال وزير الأشغال العامة في مصر، ومندوب الخديوي إسماعيل، علي باشا مبارك.

وقال: "إن اليوم عيد ثلاثي، للإمبراطور نابليون، ولفرنسا، وللحضارة، لأن الوصل بين البحرين يبدأ عصرًا جديدًا للتقدم ولحضارة العالم."

وفي ٢٨ سبتمبر رفعت السدود نهائيًا، وتحقق المستوى على طول خط القناة. وفي ذلك اليوم اتجه "دي ليسبس" مباشرة – ودون توقف – على ظهر سفينته البخارية من بورسعيد إلى السويس في خمس عشرة ساعة.

لقد تم شق الخليج نهائيًا، وعمقت الكراكات الطريق.

ومنذ ذلك الوقت تعبر القناة البحرية سهل السويس، وتأتي عن طريق منحن رائع لتصل إلى البحر الأحمر في ميناء ترسو فيه سفن الهند.

ويتجه النظر من آخر كيلو متر إلى السويس، ويمكن القول إن لسانا من البر يفصل القناة البحرية عن المدينة القديمة والخليج مخترقًا الأراضي. ونرى مخيمًا على هذه الأرض الرملية الداخلة في البحر آخر، وهو مخيم الحجر الصحي. وعند نهاية القناة البحرية، يجذب النظر جزيرة صغيرة بارزة مسطحة وسط المرسى الطبيعي يربطها على ما يبدو مجرى أسود إلى السويس. وهناك مسطح الشركة، أي الأرض المصطنعة لإقامة السويس الجديدة. ويربط المسطح بالمدينة جسر عليه قضبان سكة حديدية من جديد".

وتشكل جبال "عتاقة" خلفية اللوحة.

* * *



السويس وجبل عتاقة

الفصل الثامن

السويس

دخول القناة البحرية في البحر الأحمر – المرسى الطبيعي – سفينة بخارية – المصطبة الترابية (المسطاح) – حوض إصلاح السفن – الرصيف – صندوق (أمتعة) الهند – مدينة العطش – ماء النيل في السويس : الافتتاح – الأسواق – منزل بونابرت – عيون موسى – تاريخ تجارة مصر والبحر الأحمر – الفينيقيون – سيزستريس – داود وسليمان – حيرام – البطالمة – روما، والعرب، وإسطنبول – "فينيسيا" – "أمالفي" Amalphi – "مرسيليا" – "جنوة" – "فلورنسا" – "بيز" – "بروج" – "ماركو بولو" – "كريستوف كولومبس" – "فسكو دي جاما" – "واغورن" (Waghorn) – «فردينان دي ليسبس».

(١)

"إذا كان الأمر مستحيلاً فسوف ينفذ، وإن كان صعبًا فقد سبق إنجازه" .

القائد كليرك (J.Clerk) .

"الخليج الرئيسى في العالم هو خليج السويس الذي يفصل بين البحرين، المحيط والبحر المتوسط، لا نعرف تجنبه دون الدوران حول منعطفات إفريقيا كلها. وهو الرابط والحاجز والمفتاح والمدخل الرئيسي الوحيد لجزئي العالم، آسيا وإفريقيا، وهو نقطة التلامس بين الهند من جهة وأوروبا من جهة أخرى."

ليبنيز (Leibnitz) .

تتسع القناة البحرية عندما تدخل في مياه البحر الأحمر على شكل مروحة تصل سعتها إلى ٣٠٠ متر في النقطة، حيث عمق الخليج تسعة أمتار. ويحمي هذا المدخل رصيف صنع من أحجار استخرجت من جبال عتاقة.

وبين القناة والرصيف عند متر فوق مستوى أقصى مد، وبالتالي عند **٣,٣٦ مترًا عند مستوى** أدنى جزر، تظهر المصطبة الترابية (المسطاح) ملك الشركة، مغطاة بالمعسكرات والمساكن المؤقتة. وعند منعطف هذا "المسطاح" يمتد المرسى الذي أطلق عليه السويس، تحميه المرتفعات المحيطة به جيدًا. راسية داخل هذا الماء الثقيل، تنتظر السفن الآتية من الهند والصين الهندية، وكوشينشن، والصين واليابان وأستراليا وجزيرة موريس والربنيون، تأتي بهم السكة الحديدية المصرية المتجهة من الإسكندرية إلى السويس بالبضائع والمسافرين، وتأتي كذلك بطرود البريد القادمة من أوروبا، للسفر من جديد من المرسى إلى المدينة. ولا ينقطع أسطول من القوارب البخارية عن الوصل بين السفن و"السوق الكبير"، بينما العديد من الزوارق العربية ممتدة الشراع أو ضاربة الماء بالمجاديف، تدخل الميناء أو تبتعد عنه متجهة نحو الخليج العربي.

رست سفن حربية بين بواخر "مكتب سفريات الإمبراطورية" وبواخر شركة شبه الجزيرة الشرقية، وبواخر شركة بومباي والبنغال والعزيزية، والشركة الهندية البريطانية. وأيضًا نلاحظ بين هذا الأسطول التجاري سفنًا فرنسية وإنجليزية ومصرية لم يعد لها حيلة وقد رست في حوض عائم بعد أن أنهكتها سفريات كثيرة، ويتردد ربابنة السفن لإصدار الأوامر لعودتها إلى أوروبا عن طريق رأس الرجاء الصالح "البطيء".

ونشعر ونرى أن خليج السويس ليس إلا سدًّا، وهنا تظهر للعيان الأهمية العظمى لشق الخليج.

إنها نزهة مفيدة لاستعراض هذا الأسطول التجاري، فيدخل الزورق المسافر في الأسطول، ويمر تحت جوانب السفن يذهب ويعود ويرسم دوائر كبيرة تلتف حول هذه الكتل العائمة التي تلقي بظلال كبيرة سوداء على المياه.

وعند النزول إلى المسطاح، موقع مدينة السويس المقبلة، تستولي الدهشة على النفس من الأعمال العظيمة التي تنفذ فيها، وأرصفة السفن أقامتها الحكومة المصرية وفق الأسلوب المتبع في أرصفة بورسعيد، حيث ترسم الآن أحواضًا فسيحة تشكل موانئ المستقبل القريب جدًا.



رصيف السويس

وفي نهاية أحد هذه الأحواض أنشأت شركة سفريات الإمبراطورية حوضًا رائعًا لإصلاح السفن، انتهى تمامًا ويمكنه الآن استقبال أكبر البواخر. تم افتتاح هذا الحوض ق احتفالية فخمة في ١١ أكتوبر عام ١٨٦٦، بحضور رئيس وزراء مصر، معالي شريف باشا، ووزير البحرية معالي لطيف باشا، وجرانييه (Granier) وكيل القنصلية الفرنسية، وقناصل إنجلترا وفرنسا، والمقاول "ديسو"، والمهندس "موجيل بك"، "وشامبول" (Chambolle) وكيل أول سفريات الإمبراطورية، وعديد من الموظفين المصريين.

الحوض دون ماء عبارة عن حفرة مترامية الأطراف طولها ١٣٠ مترًا، وعرضها ٢٩ مترًا، وعمقها ١٠ أمتار. امتلأ الحوض في ظرف ساعتين ودخلت تاكا (Taka) فيه، وهي باخرة يمتلكها حاكم مصر، وترفع في شراعها الكبير علم فرنسا.

ومن الطرف الآخر للمِسطاح، حفرت شركة قناة السويس حوضًا لتُصنع فيه معدات الترانزيت، وتم تعيين حدود الرصيف الذي يتجه من الحوض نحو المرفأ، ويمتد على طول القناة البحرية.

وترتبط المصطبة الترابية بمدينة السويس القديمة بواسطة طريق مُعبد ممتد في منعطف أنيق. وعلى هذا الطريق أقيمت قضبان السكة الحديدية القادمة من الإسكندرية والقاهرة والتي تمر بالزقازيق إلى الإسماعيلية والشالوفة إلى أقصى الأراضي المصرية. ويفضل السائح الذهاب إلى المدينة بحرًا لأن الطريق طويل جدًا، ولكن المنظر أكثر جمالاً.

ويعود الزورق إلى الميناء ويدخل في المجرى المائي الكبير للقناة البحرية، ويتبع المسطاح حتى حوض المعدات، ويدخل في ذراع البحر الموصِّل إلى المدينة.

وعلى رصيف النزول في بداية المدينة مبنيان رئيسيان، وفي نهاية الرصيف الفندق الإنجليزي الكبير الذي جاء إليه عدد كبير من المسافرين إلى الهند وجزر المحيط والشرق الأقصى، ليستريحوا بضع ساعات بعد أن عبروا مصر بالسكة الحديدية. هذا النُزل يرفع على ساريته علم بريطانيا.

وبعد الفندق يوجد على الرصيف مستودع يمتد طويلاً هو "محطة السكة الحديدية". ووجد قطار امتلأ تمامًا ينتظر. كانت القاطرة مستعدة للانطلاق على الطريق الذي سيقودها إلى الإسكندرية، وأحيانًا يبقى هذا القطار ثابتًا في مكانه أيامًا بأكملها كما لو كان في انتظار أمر تأخر وصوله. لا ينقطع الميكانيكي عن متابعة المرجل وهو يزوده بالوقود، والسائق يبقى في موقعه ليل نهار. تدب الحياة في المحطة، ويتكدس الفحم الحجري تحت مستودع الميناء (الهنجر)، وتأتي قوارب لتنقل حمولتها من القواقع في عربات، ويرن الجرس إيذانًا برحيل قطارات المسافرين المنتظمة. ويبقى القطار الرئيسي دائمًا وكأنه غير مكترث بكل هذا النشاط فور ظهور إشارة على الصاري، وبسرعة مع بعض مجرفات من الفحم في القاطرة، فيلزم الميكانيكي والوقادون وسائق القطار مراكزهم. ترك قارب بخاري غريب الشكل - قطع بشكل مستقيم في مؤخرته - شواطئ الرصيف واتجه إلى البحر، فحدث ضجيج فظيع في كل مكان، فقد أعلن توًا دخول السفينة التي تحمل "حقيبة الهند".

اقترب القارب البخاري من السفينة وعاد محملاً بالمسافرين وحاملاً الصندوق، دوت صافرة القاطرة، وتحرك القطار وكان الرحيل، وكنا قد أعددنا العدة لهذه العملية منذ ثلاثة أيام. وكانت هناك سفينة ثانية في ميناء الإسكندرية على أهبة الاستعداد منذ ثلاثة أيام تنتظر الحقيبة لتبحر، وياها من مسئولية لمن يرافق هذا الكنز ! إن التأخير لدقيقة خطأ، ولا تقبل إنجلترا مبدئيًا اعتذارات السائق، يكون الجزر منخفضًا لحظة وصول السفينة في ميناء السويس، بحيث لا يسمح للقارب البخاري أن يأخذ الحقيبة على ظهر السفينة البخارية، أو يكون قطار الانتظار لا يوجد به ضغط البخار الكافي لترك المحطة مباشرة، أو تكون القضبان الممددة عبر الصحراء قد انفصلت وعطلت القطار، أو كدست رياح الخماسين الرمال في الخنادق التي تمر فيها السكة الحديدية، أو يفاجئ الليل القطار في الطريق ويوقفه، أو يحدث تأخير في المسار. وأخيرًا السفينة في الإسكندرية فاجأها وصول "الحقيبة"، وفقدت بعض الساعات وهي تستعد للرحيل. مهما كان هذا أو ذاك بالنسبة للذين ينتظرون حقيبة الهند، فإنهم يثبتون التأخير ويشتكون منه، هذا كل شيء. لقد بارك افتتاح قناة السويس كل من تمر بيده الحقيبة، هذا الكنز ! سوف تبحر السفينة الآتية من بومباي مباشرة إلى ليفربول.

وبعيدًا عن مستودع المحطة وهو منخفض جدًا، تقف المدينة بمنازلها البيضاء والمربعة ومآذنها المتجهة نحو السماء، تظهر جبال عتاقة وكأنها تنزل حتى البحر، ونظرًا لصفاء الجو يمكن إدراك أقل التفاصيل.

ونطأ الأرض بواسطة رصيف تحميل من الخشب بالقرب من المحطة.

* * *

(٢)

تدين المدينة التي سوف ندخلها إلى القناة البحرية بمنافع كبيرة، كانت السويس تبدو وقد حكم عليها بالفناء. وكنا نلاحظ كل عام انخفاضًا يستحق الذكر في عدد السكان، ولم يجذب ترانزيت «حقيبة الهند» إلا بعض الأوروبيين ممن لهم صلة بخدمة شركات الملاحة.

وقد كان يطلق على السويس «مدينة العطش»، وكانوا يتركون المنازل القديمة المهجورة تسقط من نفسها حتى جاءت السكة الحديدية لترد إليها الحياة قليلاً، وقد تغيرت كثيرًا. وقد أكد هذه النهضة "بيرشير" (Berchère) بقوله: « إن السويس التي لم أرها منذ ست سنوات – كتب الرسام في عام ١٨٦٢ – اكتظ رصيفها وقاع الخليج بصف من المنازل الأوروبية تقريبًا، ولم أجد جناح الجمرك الصغير الذي رأيته قديمًا، والذي كان مبيضًا بالجير وكان من أجملها، مع بالات البضائع المكدسة بدون ترتيب. الوجوه مجتمعة على الدرجات أو في ظل الحوائط، والمراكب متوقفة عند رصيف الميناء، وقد زودت السويس بالسكة الحديدية التي تجلب لها اليوم ماء النيل، فأمكن أخيرًا إشباع العطش الذي يلتهمها منذ وجودها. وكانت تنتظر بفارغ الصبر الينبوع الذي سوف تأتي به ترعة الماء العذب، ولكن المساكن والمخازن الخشبية، وورش الفحم الحجري والشاليه الكبير الذي بناه الخديوى لنفسه عند أبواب المدينة– كلها تقضي قليلاً على التآلف الذي توفره الصحراء والجبال.

رغم ذلك نقول إن الحضارة شيء جميل، لو كنا نمتثل لرعاع الرسامين البغيضين وهم يطاردون كل ما هو جدير بالتصوير لروعته، لن نشاهد إلا أطلالاً وأسمالاً ومنازلَ دون سقوفٍ، دون أدنى اهتمام بحوض لرسو السفن، ولا المترل الجميل.

هذه هي السويس الحديثة التي تحتاج فوق ذلك إلى تحسينات أخرى كثيرة من قبل القناة البحرية. والشيء الذي لم يتغير، هو هذه المدينة القديمة بمقابرها الواسعة وقممها المطلية بالجير الأبيض، ومنازلها المبنية بالطوب والطين، والتي يبرزها بوضوح جبل عتاقة الجميل، وكذلك أسواقها والمقاهي والحوانيت المزدحمة بأناس من كل البلاد من الزنوج والبدو وأهل الشرق وعرب الحجاز بزيهم الأحمر الفضفاض، والعمامة الغاطسة والكوفية من الحرير الأصفر والصنادل المربوطة بسيور من الجلد الأخضر المزخرف بالتطريز.

"ما حافظت عليه السويس هو سماؤها التي لا مثيل لها، ونورها البديع، وشواطئها العربية، الشقراء الذهبية في لون العسل، وبحرها الأخضر الضارب إلى الزرقة بلونه اللازوردي الذي يصعب وصفه، تتراقص وتجري فيه أمواج ذهبية وفضية. وحافظت أيضا على تاجها الجميل من الجبال ومياه الخليج التي تضيع في الصحراء. لازورد مرصع بالذهب – هو النسيم الذي يأتي وقت الظهيرة من البحر الغنى بالأسماك محملاً بالروائح الدافئة التي تجعلك تتخيل جزر التوابل وشواطئ الهند والبلاد الاستوائية. كان ماء النيل يصل إلى السويس في صناديق ضخمة محملة على عربات السكة الحديدية، وكان لابد أن تصل قناة الماء العذب التي أوصلها "فردينان دي ليسبس" إلى الإسماعيلية حتى البحر الأحمر وتكون متوازية تقريبًا مع خط القناة البحرية. وفي ديسمبر عام ١٨٦٣، تم إنجاز العمل الذي بلغ طوله ٨٩ كيلومترا، من الإسماعيلية إلى السويس، وعلى عمق ١,٥ متر في أدنى مستوى، وكان الافتتاح في ٢٩ ديسمبر.

وقد أقيم سد صناعي على بعد كيلو متر واحد من الخليج بالقرب من المصرف، وأقيمت منصة مزينة بالأعلام اعتلاها نائب رئيس الشركة "رويسنيار"، والمدير"كوردان دي مانجو" (Cordin de Mangoux)، ورئيس العمال من الفلاحين، وإسماعيل بك وحاكم السويس، ومهندسو المناطق القطاعات وحولهم جمع غفير من السكان.

قال مندوب "دي ليسبس" وصديقه: "أيها السادة، لسنا بحاجة إلى العودة إلى الماضي البعيد لنتذكر أن هذا الشاطئ الحيوي اليوم كان في عزلة كاملة، وكان اسم مدينة السويس منذ ثلاثين عامًا تجهله أوروبا تقريبًا، وكانت الصحراء أيضًا هناك تفصلها عن مصر، ولم يكن يعرفها إلا بعض الرحالة الذين كان يقودهم الفضول، لا يرون بين جدرانها إلا بعض الفلاحين والصيادين، ولا يشاهدون في هذا المرسى الطبيعي إلا بعض القوارب الثقيلة بأشكالها القديمة وهي تنتظر- بدون اكتراث- الطرود الموجهة إلى قرى الساحل، أو يرون بعض الحجاج المسلمين قاصدين جدة أو مكة.

توقع أن رجلاً ذكيًا وشجاعًا برتبة نقيب، كان هو أول من اكتشف أهمية مستقبل موقع السويس، أثبت لأوروبا أن العبور إلى الهند عن طريق مصر والبحر الأحمر أسهل وأقصر، لذلك سوف يبقى اسم النقيب "واغورن" مرتبطًا إلى الأبد بتاريخ المدينة، وهو الذي أعطاها أول عنصر لرخائها في المستقبل.

وقد أقيم على عجلة طريق صالح لمرور العربات، مما أتاح نمو تجارة الترانزيت مباشرة بشكل هائل، ما تطلب ضرورة إنشاء السكة الحديدية بسرعة. والآن ترون أمامكم النتائج العظمية لطرق المواصلات، فالبواخر الرائعة تأتي كل يوم بمئات المسافرين والركاب والشحنات الكبيرة من البضائع الثمينة القادمة من الشرق الأقصى. لقد تطورت المدينة وارتفعت مبان جديدة في كل الجهات، وأنشئت ترسانات تصليح، وحُفر حوض للإصلاح، وسوف يستقبل قريبًا سفنًا من شتى البلاد.

انطلقت مدينة السويس – إذن – في ازدهار متزايد لن يستطيع إيقافه شيء الآن. ومع ذلك، أيها السادة، وحتى يتم تطور الرخاء دون عناء، ما زال ينقص المدينة شيء أساسي، هو الماء العذب.

وقد قامت الحكومة المصرية بفضل رعايتها السامية بأكبر التضحيات لإرسال الماء العذب الضروري لحياة سكان السويس من القاهرة بواسطة السكة الحديدية، ولكن تزايد عدد الأهالي والملاحة، وكذلك ازدهار المدينة، جعل المهمة أكثر صعوبة كل يوم، فأخذت الشركة العالمية لقناة السويس على عاتقها تحقيق هذا الهدف. واسمحوا لي أن أتحدث عن هذا الهدف، بكل فخر، أن

أقدم إلى هذه المدينة الشيء الوحيد الذي تحتاج إليه لتصل بسرعة للمستقبل العظيم الذي ينتظرها. اليوم وصل ماء النيل الخير إلى السويس، والآن تخلصت المدينة من كل خوف، ويمكن زيادة أهلها دون تردد، وزيادة الملاحة فيها بأحجام هائلة، ففي وسط الرمال المحرقة التي حول مدينة السويس لم تعد المدينة تخشى بتاتًا نقص الماء العذب.

النيل على بابها، النيل الذي لا ينضب أبدًا، الذي يخصب كل ما يرويه، والذي يجلب الحياة والخصوبة إلى هذه الصحراء.

إنه إذًا لعيد عظيم لهذه المدينة المصرية، فهذا الذي نشهده اليوم سيظل محفورًا في ذاكرتنا اعترافًا بجميل أهلها.

"إني على ثقة من أنني أترجم بمنتهى الصدق مشاعر رئيسنا العزيز، ومشاعركم جميعًا ومشاعر أهل السويس، وإذا جاز لي أن أقول تجارة العالم أجمع، وأنا أقترح عليكم أن نشرب نخب العرفان الحار لسعادة سمو الخديوى إسماعيل الذي أتاح لنا بمؤازرته القوية ومكانته السامية إتمام الجزء الأول من مشروعنا المفيد".

لقد أذنت ضربة الفأس بنسف الحاجز، وانهالت "مياه النيل المبارك المنعشة" بصخب – حسب قول [الأمير] عبد القادر– في مياه الخليج. افتتح القارب – الذي ركبه المهندس الذي قام بهذا العمل– الطريق الجديد بتصفيق وتهليل الجميع، يتبعه قارب ثان جاء من داخل مصر، من مدينة الزقازيق. وقد كتب أحد الشهود. "النيل عند السويس معناه بلوغ الحضارة إلى قلب البلاد العربية الغارقة في البحر الأحمر. والكفار– وهو الاسم الذي يطلق علينا هنا – هم الذين حرروا المؤمنين والحجاج القاصدين الأراضي المقدسة من آلام العطش. لقد رأيت أحد كبار السن من سكان السويس، مولود في هذه المدينة، مسلم بكل ما في اللفظ من قوة، يطلب مصافحة يد المهندس "كازو" (Cazaux) وينحني حتى الأرض مبالغًا في التبجيل، فقد كان هذا الرجل لا يزال يستبعد إمكانية وصل النيل بالبحر الأحمر، ويدَّعى أن الله وحده هو الذي يستطيع تحقيق هذه المعجزة، وقد حقق هذه المعجزة أناس مسيحيون مكنهم الله من ذلك، فهم إذا أيضًا أبناء الله ؟

إن ما حدث بالنسبة لمدينة السويس ذكره "إميرا" (Emerat) – قنصل فرنسا – ببلاغة الأرقام في تقرير إلى حكومته! فقد كتب قائلا: «كانت السويس تستهلك ماءً على الأقل بمبلغ ١,٢ مليون فرنك في العام، تنقل السكة الحديد منها ما يساوي ثمانمائة ألف من الفرنكات، تخسر الحكومة المصرية منها أربعمائة ألف من الفرنكات، وكانت الجمال تأتي من الينابيع بما قيمته أربعمائة ألف من الفرنكات، فوفرت شركة القناة على مدينة السويس صرف مبلغ ١,٢ مليون فرنك، واستفادت الحكومة المصرية بمقدار أربعمائة ألف من الفرنكات، إنها حقًا هدية جميلة.

كان الماء يكلف كل عائلة عربية ٤٥ فرنكا في الشهر، واليوم لا يكلفها شيئًا».

وقد وصف "كزمير ليكونت" (Casimir Lecomte) فرحة العرب قائلاً: "كل الجرائد نقلت الأحاديث التي ألقيت، ووصفت الاحتفالات والولائم التي قدمت، وتحدثت عن الأنخاب والهتافات، ولكن ما لم تتحدث عنه الجرائد ولم تستطع قوله هي آلاف الأحداث الصغيرة المميزة التي لا تحدث في المناسبات الرسمية، ولكن نشهدها في النزهات الحالمة التي هي أحد مباهج الحياة.

"هكذا في المسيرة الصغيرة التي كنت أقوم بها للوصول إلى السويس، أثار انتباهي مظهر أهل البلد مجتمعين على طول الممر المائي، والمشاعر المختلفة التي كانت تهيمن عليهم كما يبدو. فعند البعض – الأكثر شبابًا – كانت الفرحة الغامرة تعبر عنها صيحات مرتفعة وإشارات منتظمة غير مختلفة، يتقلبون في التيار السريع ويغطسون فيه برءوسهم وأياديهم وأرجلهم بالتناوب، والبعض الآخر – الأكبر سنًا – يرفعون رءوسهم إلى السماء ويشكرون العناية الإلهية، وآخرون – في النهاية – يرون بأسف عميق كل هذا الماء المفقود يجرى دون فائدة لأحد ويختلط مع مياه البحر الأحمر. لا يمكنهم الاعتقاد، حتى بعد ٣ أسابيع من امتلاكها، أن المياه لم تكن وزعت عليهم بيد شحيحة، ولها قيمة يمكن ترجمتها إلى عملة نقود.

"هذا التنوع في المشاهد العفوية الصغيرة التي فيها، جعلتني أقدر قيمة الفائدة العظيمة التي أنعمت بها شركة القناة البحرية على مدينة السويس". كان البعث، فالمدينة المحكوم عليها بالموت قد تعلقت بالحياة من جديد وتطورت.

* * *

(٣)

لا يوجد في السويس آثار تذكارية مثل القاهرة، ولا قصور مثل دمشق، ولا أسواق مثل اسطنبول، ولكن لا تستطيع اسطنبول ولا دمشق ولا القاهرة منافسة السويس في تنوع روعة المشاهد التي تثير دهشة المسافر الدائمة. في الشوارع الضيقة، وفي الميادين والطرق، وقرب البحر، في كل مكان تتعايش جنبًا إلى جنب الأجناس المختلفة والرجال المتكبرون بطبيعتهم. الإثيوبي بوجهه العريض وشعره المجعد وأنفه الضخم، والصيني بوجنتيه المستديرتين وأنفه المسطح وعينيه المسحوبتين نحو الجانب، والهندي بلونه الداكن البراق وشعره الأملس على طوله، والزنجي المجعد الشعر، ذو الشفاه الغليظة، والياباني ببشرته المتغضنة، والعربي بشموخ نظرته، ومشيته البطيئة وحركاته النبيلة، والسوري الذي لا يهدأ، والتركي الكسول، واليوناني المتأنق في ملابسه، والبدوي الأرعن، والفلاح المعتدل، كلٌّ يعيش ويزدهر في المدينة العتيقة، والتي أعادت ترعة الماء العذب لها الشباب، وقناة البحرين.

يتم بناء المنازل في السويس، وتتشكل الطرق بشكل عشوائي مخالفة للمنطق ودون تمييز. ولا يمكن اتباع الخط المستقيم للتنقل من مكان إلى آخر، بل يجب المرور بمنعطفات وأزقة لا يمكن وصفها. إنها لمعجزة بأن نرى كل هذه الفوضى وهذه المتاهات تستطيع أن تشكل مدينة شديدة الجاذبية.

ولن تجدوا في سوق السويس عطورًا شهيرة ولا أسلحة براقة ولا أقمشة فخمة، ولكن ما كل هذه الحيوية، وما هذا النشاط، وما هذا الذي تقدمه المجموعات؟ ويناسب اللوحة الإطار دائمًا بشكل رائع، ففي ظلال المنازل تبدو السجاجيد القديمة اللون معلقة على الحوائط وكأنها جزء من السماء اللازوردية قد تم اقتطاعه لتظل الشوارع غارقة في هذا اللون اللازوردي.

ولا يوجد هدوء إلا في سوق الخياطين، وهناك يمكن أن تستريح العين وتلقي نظرة إعجاب. وفى حانوتهم يختط ثلاثة أعرب – على رأسهم عمامة بيضاء بهدوء – يخيطون معطفًا ينتظره الشيخ. ويستريح الجار ويقرأ رقًّا مخططًا بحروف كبيرة. وفي الواجهة وضع الصانع بضاعته في صندوق ولصق

على الخشب بطاقة الوصول، بسط الفلاح ظهره وألقى الحمل على حماره الصغير متزودًا بالصوف الأحمر، ويصدر عن خطواته المتقطعة رنين للأجراس النحاسية الصغيرة المعلقة فوق جبهته في شكل سبحة على منخاره، وتذهب المرأة المسلمة إلى الحمام، مختفية تمامًا تحت العباءة الحريرية السوداء، والحجاب الأبيض يتدلى من الجبين على الوجه، فلا يسمح إلا برؤية العين وتذكر البلغة الصفراء الداخلة في الركاب الواسعة وحدها أن هناك بشرًا على الحمار، وبعناية ألهية يحرص سائق الحمار على توازن الراكبة، ويسند جذعها بكل احترام.

ويسير الشيخ، زوج المسلمة أو زبون الخياطين، خلف حماره، وتلقي العمامة الخضراء ظلاً على وجهه، وقد أرخى الجلباب الطويل من عند كتفيه مباشرة حتى الأقدام. ومن بين المساكن القديمة والمتهدمة قواعدها يبرز للمسافرين مترل "بونابرت"، وهو مترل متواضع في ظاهره ولا يجذب النظر. والذي أراد حفظ هذه الذكري كان رجلاً مسلمًا مخلصًا، وكان يجيب على الذين يستفسرون عن حماسه عندما ينطق اسم "بونابرت" فيقول: "هذا الرجل كان يمكن أن يهدم كل المساجد، ولكنه لم يهدمها".

وتجاه البحر سوف يظهر الآن في السويس "مترل القطاع"، أي المترل الذي عاش فيه مدة عشر سنوات المهندس "لاروس" (Larousse)، والذي كان مكلفًا بقطاع السويس في القناة البحرية.

عمل "لاروس" أول استطلاعات في الخليج، وعلى الرغم من مصاعب مهمته فإنه كافح حتى آخر يوم. وتتميز داره بمنتهى البساطة، الحديقة أو – لو أحسنا القول– الفناء الداخلي للمسكن الذي أصبح حديقة فيما بعد، شاهدًا لنمو معجزة في السويس، وبعض الأشجار القصيرة



شارع فى سوق السويس

في هذا السهل الرملي، هكذا تحدث عن السويس السيدان "فيريه" (Ferret) و"جالينييه" (Galinier) في عامي ١٨٣٩ – ١٨٤٠.

لا نعرف عظمة الحدائق، ولا نرى أشجارًا، ولا حتى ينبوعًا من الماء يمكن أن نرتوي منه أثناء حرارة النهار المهلكة. لا يشرب السكان إلا ماءً مالحًا، علاوة على أنهم مضطرون إلى الذهاب للحصول عليه عدة فراسخ على الجانب الآخر للخليج.

كذلك يباع الماء بقرش (٢٥ سنتيمًا)، للقربة التي تحتوي ما بين ٢٥ لترًا، و ٣٠ لترًا، وفي فترات الجفاف الشديدة يصل الثمن أحيانًا ٩ أو ١٠ قروش، أي ما يعادل من ٤٠ إلى ٥٠ مليمًا. كان هذا الماء المر والوحيد هو المتاح للشرب في السويس عندما كان "فيريه" و"جالينيه" مبعوثين لحكومة فرنسا وتوقفا في مدينة العطش عن طريق قوافل من " عيون موسى". لم تعد "عيون موسى" اليوم سوى هدف للنزهة. ويقول الكتاب المقدس (سفر الخروج) الإصحاح ١٥، (آية :٢٢) : "ثم ارتحل موسى بإسرائيل من بحر سوُف، وخرجوا إلى برية شور، فساروا ثلاثة أيام في البرية، ولما يجدوا ماء". ثم في الآية ٢٣ : "فجاءوا إلى مارة، ولم يقدروا أن يشربوا مياه مارة لأنها مُرة، لذلك دعى اسمها "مارة" وفي الآية ٢٧ : " ثم جاءوا إلى "أيليم"، وهناك اثنتا عشرة عين ماء وسبعون نخلة، فنزلوا هناك عند الماء". ويمكن حصر الاثني عشر ينبوعًا، وجذوع السبعين نخلة.

* * *

(٤)

ويذهل المسافر عندما يدخل إلى بورسعيد. يعرف المسافر أن أحواض المدينة أشياء قد وجدت حديثًا، ولا يصدق عقله كيف تم عمل كل هذه الأشياء في زمن قصير للغاية. إنها بداية رحلة اكتشاف حقيقية، نرى ونلاحظ ونعجب ونكمل طريقنا دون أن نجد وقت فراغ للتفكير. ويلي بورسعيد عبور بحيرات المنزلة، هذه المشكلة الخطيرة التي قد تم حلها تمامًا. والقنطرة – هذا اللغز، والجسر ضربة حظ، وبحيرة التمساح موضوع دهشة باستمرار. الإسماعيلية عمل عظيم في الخليج، والسيرابيوم الذي يذكر بالجسر، والبحيرات المرة هذا البحر الداخلي، والشالوفة، وسهل السويس، حيث عظمة العمل المنفذ واضحة للعيان. ومن مرحلة لأخرى يعبر المسافر ١٦٢ كيلو مترًا من القناة البحرية دون أن يكون في إمكانه رؤية أي شيء إلا «الجديد» دائمًا. وتعتاد النفس بسهولة على

تتابع الأشياء المستحدثة، ومن ثم يراها في النهاية أمورًا طبيعية، وتنسى في النهاية أن تتخيل كيف كان هذا الواقع في الماضي.

ولكن هنا في السويس، بمدينتها القديمة وماضيها التاريخي الذي يقول لمن يجيئون إلى القناة: "تذكر ما كنت عليه في الماضي، وشاهد ما أنا عليه، وتخيل ما سأكونه. كنت أول مستودع تجاري في العالم، ومصدر ثروات ضخمة، وكان البحر الذي ينتهي عندي هو الطريق الوحيد للملاحين والتجاريين بين الشرق والغرب. جاء رجل ودار حول إفريقيا، ونزع عني الحياة. مهجورة وضائعة كنتُ ومحكومًا علي بالموت، أصبحتُ خرابًا إلى أن تم تنفيذ قناة البحرين التي ردت لي الأمل." عندما نسترجع تاريخ البحر الأحمر، نستطلع المستقبل الذي يبشر به افتتاح القناة البحرية العظيمة.

* * *

(٥)

الفينيقيون الذين لم تكن أراضيهم تكفي لتموين أوروبا من المنتجات الشرقية، عبروا إلى داخل آسيا، وأقاموا في مواقع مختلفة بين الخليج العربي والبحر الأحمر، هذه الأماكن حيث تتكدس في منتجات الهند، وكانت القوافل تتولى حمل البضائع إلى موانئ فينيقيا.

وكان موقع مصر مثيرًا للإعجاب، حيث تستحوذ على هذا المجرى التجاري الذي لم تقدر قيمته حق تقدير، فقد كان المصريون يعيشون في رخاء من نتاج أرضهم، ولا يطمحون إلى ثروات جديدة، ومع ذلك فقد أراد "سيزستريس" أن يدفع المصريين إلى الثراء رغمًا عنهم، فدفع هذا الفرعون أربعمائة سفينة في الخليج العربي، وأخضع كل البلاد التي تمتد على طول البحر الأحمر (بحر إريتريا)، ودفع بجنوده إلى شواطئ الجانج. وقد ظلت كل هذه الجهود غير مثمرة، عندما مات "سيزوستريس"، عادت مصر سريعا إلى تواضعها الخامل.

واستأنف الفينيقيون تجارتهم مع الهند ونشروها على شواطئ إفريقيا الشرقية، وظلت صور المستودع الرئيسي للتبادل، مما جعل من تجارها وأمرائها ومتاجرها أشراف الأرض"، وذلك بحسب ما قال إشعياء. وفي عهد داود وسليمان، جاء الإسرائيليون يساهمون في حركة التجارة التي أغنت مدينة "صوره".

وشغلوا بعض مواقع على البحر الأحمر، واستفادوا في عملهم بفضل المهارة التي حافظ عليها سليمان في علاقات الصداقة مع حيرام (Hiram)، ملك صور. ولما كان من الضرورى فى ذلك الوقت عدم الإبتغاء عن الشواطئ المحفوفة بالجزر الصغيرة والصخور فقد أضطر البحارة الاستعادة بالمرشدين الفينيقيين الذين أعتادوا السفر فى البحار الصعبة.

وتشهد غزوات الإسكندر - التي وصلت حتى "الهند" - على الأهمية التي كانت عليها التجارة في ذلك الزمن، أنشأ مؤسس الإسكندرية المستودع الحقيقي الذي كان عليه أن يربط الشرق بالغرب.

لقد أدرك "بطلميوس بن لاجوس" جيداً ضرورة ازدهار الإسكندرية، وجعل منها مقر الحكومة، وبنى "منارة جزيرة فاروس" لحماية مدخل الميناء، وعمل ابنه "بطلميوس فيلادلفوس" على إنجاح هذا التطور الذى أرادت "صور" الوقوف ضده، ويبدو أنها قاومته بشدة. فقد أراد وصل البحر الأحمر بالبحر المتوسط عن طريق ترعة "عرضها مائة ذراع وعمقها ٣٠ ذراعًا، تصل من السويس إلى فرع "طينة" (بيلوزيوم) على النيل. ولم يكن من المستطاع إتمام هذه الترعة، وحاول رائدها أن يحل محلها عندما أنشأ "برنيقى" (Bérénice) على الساحل الغربي للبحر الأحمر. تنقل القوافل البضائع من «بيرنيقي» حتى مدينة "قفط" (Copte)، الداخلية التي تقع على بعد ستة أميال من النيل، ومنها ترعة تصلها بالنهر الذي يتجه نحو البحر المتوسط. كان بين بيرنيقي وقفط طريق عبر الصحراء طوله ٥٨٥ ميلًا رومانيًا، وذلك حسب ما ذكر "بلينى" (Pline)، وتزود بعض الآبار القوافل بالماء، كفلت هذه الضربة الحاسمة انتصار مصر على "صور".

وكان الفرس يستقبلون عن طريق البر بعض كميات من المنتجات الهندية، فتأتي القوافل من شواطئ الهندوس (Indus) حتى شواطئ "أكسوس" (Oxus)، وتتجه البضائع بعد ذلك حتى بحر قزوين (Caspienne)، ومن هناك يوزعها التجار على مختلف الأسواق، إما بالبر أو عن طريق الصالحة للملاحة.

ولم يكن هناك بد من غزوات الإمبراطورية الرومانية لإحداث اختلال في طمأنينة ملوك مصر وسوريا. وبعد أن سيطر الرومان على إيطاليا وسيسل، وقرطاج ومقدونيا، واليونان وسوريا، جعلوا من مصر إحدى أقاليمهم.

ولم تقدم الهند بعد إلى أوروبا سوى المنتجات الفاخرة، وكانت روما – التي أغنتها انتصاراتها – تستطيع وحدها أن تحصل على الحرير واللآلئ والأقمشة المذهبة والعاج إلخ. وازدهرت مصر في عهد الرومان وزادت حركة المخزن.

كان الملاحون – الذين يذهبون إلى الهند – يحملون معهم الجوخ الخفيف، والبياضات المشغولة، وبعض الأحجار الكريمة، وعطور يجهلها الهنود، ومرجانًا وأوان من الزجاج والمصوغات، وخمورًا من إيطاليا واليونان والجزيرة العربية، والنحاس، والقصدير، والرصاص وأحزمة منسوجة، ونقودًا من الذهب والفضة. وكانوا يتبادلون هذه المنتجات مقابل التوابل والأحجار الكريمة، والأقمشة من الحرير والحرير المنسوج، والبياضات من القطن، والفلفل الأسود، والعاج، والمرّ، وأقمشة مختلفة سادة أو مزركشة بالزهور، ترس (حراشف) السلحفاة، وأحجار شفافة، وألماس، ونجد أسماء البضائع في كتاب "أريان": (Arrien : Le Peryplus Maris Erythroei)

ولكن جرت أحداث مختلفة أصابت مستودعات الإسكندرية بضربة قاضية. تطلع الفرس إلى الهند بعد أن أطاحوا بإمبراطورية "بارت" (Parthes)، وأعادوا إلى العرش سلالة ملوكهم القدماء، وقرروا تحويل حركة التجارة في البحر الأحمر لصالحهم، وجذبوا إليهم البضائع التي كانت تدفعهم إلى أخذ طريق الفرات والنيجر.

وتوصلوا بذلك إلى الاستيلاء على كل تجارة الحرير. ولكن هذا النجاح كان مؤقتًا.

وقد أحيا النبي محمد الجزيرة العربية، تم فتح مصر وبلاد الفرس، وسيطر العرب على حركة التجارة وأبطلوها، ورأت أوروبا نفسها حتمًا محرومة من كل الاتصالات التجارية مع الذين سيطروا على تجارة الهند.

وبعض القوافل التي حققت معجزات في الشجاعة والمثابرة والدهاء، وقد استطاعت الوصول حتى "القسطنطينية"، ومعها بعض طرود من الحرير، ولكن ما الذي كان يمكن أن تمثله هذه الواردات بالنسبة إلى سوق كانت تكدس فيه من قبل المنتجات الهندية ؟

نتج عن هذا الاحتكار الشرقي مشروعات تعبر عن نفاد صبر أوروبا في تحمل هذه الإهانة.



عيون موسى

وعلى سبيل المثال اقترح رجل من "جنوه" استيراد البضائع من الهند إلى "أستراخان" (Astrakan)، ورفعها نحو عالية الفولجا (Volga)، ونقلها إلى موسكو، وبعد ذلك إلى "ريجا" (Riga) عن طريق أنهار "موسكا" (Mosca)، و"دونا" (Duna)، ومن "ريجا" إلى أوروبا عن طريق بحر البلطيق".

وقد اشتهرت فينيسيا وأمالفي (Amalphi) بمستودعات منتجات الهند والصين التي استطاع التجار تكوينها رغم كل الصعاب. كان ذوق البضائع الشرقية عظيمًا، وكان معروفًا مدى الصعوبات المراد التغلب عليها للحصول عليها. وقلدت مرسيليا "فينيسيا"، واستطاعت عقد علاقات مع الشرق، وقد كلل النجاحَ تدخلُ أهل مرسيليا، فقد توصلوا إلى بعض التفاهم مع الشرقيين، ولكن الحروب الصليبية قد عرَضت هذه النتائج للضرر.

وقام صراع للتنافس بين أهل جنوة وفنيسيا فى القسطنطينية، وانهزم الفينيقيون، ووقع اختيارهم على الإسكندرية، وسمح البابا للفينيقيين "بالتجارة مع الكفار"، وتزويد السفن لموانى مصر وسوريا، وعقدت الجمهورية اتفاقية مع السودانيين.

وأسست "فلورنسا" البنك الذي ساهم في شهرتها وثروتها، وطورت مؤسساتها التجارية والصناعية والمالية، واستولت على "بيزا" كميناء لها.

ولقد كانت حركة ضخمة، وتنافس غير مألوف في كل حوض البحر المتوسط، وعادت السفن لشق عباب البحر الأحمر من جديد.

كان لهذه النهضة صدى استمر طويلاً، فقد أسهمت الحروب الصليبية في تذوق المنتجات الشرقية، وكان هناك حاجة كبيرة للتجارة في كل مكان. وعندما عبر إيطاليا حماة الصليب، لم يستطيعوا الامتناع عن الإعجاب، واشتهاء ثروات أهل فينسيا وجنوه وبيزا. وكانت كل هذه الثروات نتيجة التجارة مع الشرق !

وفي نفس الوقت الذي تطورت فيه العلاقات مع الهند عن طريق مصر، رأينا ظهور تجار جدد في شمال البلطيق، عقدوا العزم على أخذ نصيبهم من هذه التجارة الكبيرة. وقد تجمعوا في اتحاد دولى قوي

أسموه "رابطة العروة" (anséatique)، واستقر تجار الشمال في مدينة "بروج" (Bruges) واحتكروا كل منتجات ألمانيا، وخاصة الذهب والفضة التي توفرها المناجم الغنية، والأقمشة التي كانت تنسجها المصانع.

وكان الذهب والفضة وكذلك المصنوعات لا غنى عنها بالنسبة لأهل "فينسيا" و"جنوه" و"بيزا" لتبادلها في مصر و القسطنطينية، وكان مستودع "بروج" يستطيع وحده توفير ذخيرة التبادل للأسواق الشرقية. وبذلك أصبحت بروج "المخزن العام لتجارة أوروبا".

وبدأ الاهتمام عندئذ باستخدام الوسائل لتجنب وساطة الشرقيين، وسادت فكرة أن يسافروا بأنفسهم إلى أماكن الإنتاج. وقد نفذ ماركو بولو هذه الفكرة، وجال طوال ستة وعشرين عامًا سنة يتاجر ويتفاوض في آسيا.

لقد كانت نتائج رحلة "ماركو بولو" الكبيرة موضوع كل المناسبات، وكان الحديث بهمة عن مسألة الطرق النهائية لاتباعها، وعندما استولى "محمد الثاني" – (سلطان تركيا) على اسطنبول، لم يعد هناك مجال للتردد، فقد تم طرد أهل جنوة من "بيرا" (Péra)، وتم سد الطريق إلى الهند عن طريق البحر الأسود. فازت فينسيا، واستأثرت فعلاً بتجارة الشرق.

وفي نهاية القرن الخامس عشر، بدأت إنجلترا في إرسال السفن إلى البحر المتوسط، وأدى احتكار الفينيقيين المستبد المطلق لإثارة التنافس المحموم. وكان اسم "ماركو بولو" الذي يتباهى به الفينيقيون بحق على كل الشفاه. وكان كل يوم يتم فتح مشروع جديد لرحلة من الناحية الأخرى لمصر نحو هذه البلاد المتميزة ومنتجة الثروات الكثيرة.

وأراد "كريستوف كولومبس" فتح اتصال أسرع مع الهند، وذلك باتباع طريق مباشر إلى الغرب"، واكتشف أمريكا.

ترك "فيسكو دي جاما" ليشبونة – في التاسع من يوليو ١٤٩٧ – لتجاوز أفريقيا، ووصل إلى كاليكوت (Calicut) على ساحل «مالابار» في ٢٢ مايو ١٤٤٨، فربح الطريق الجديد وقضى على الطريق القديم.

ومع ذلك استمرت الملاحة في البحر الأحمر لصالح المصريين و الفينيقيين، ولكن كل يوم – إن صح القول – نلاحظ تناقصها. هدد حاكم مصر– دون جدوى– بالقضاء على كل المسيحيين في مصر وسوريا وفلسطين إذا لم يجبر البابا البرتغاليين على التخلي عن "كل حقوق التجارة في الشرق". ودون جدوى جهزت السودان أسطولاً للقضاء على "المغتصبين"، ودون جدوى منح سليم الأول الفينيقيين مزايا استثنائية، فأصدر أمرًا – على سبيل المثال – بأن "منتجات الشرق معفية من كل الحقوق على امتداد الدول التركية عندما تأتي من الإسكندرية، ومحظورة عندما تصل من ليشبونه"، ولم يستطع أحد أن يقاوم المنفعة الحقيقية التي وفّرها اكتشاف رأس الرجاء الصالح. وبدا أن البحر الأحمر قد تم تركه إلى الأبد.

* * *

(٦)

وفي فجر القرن التاسع عشر، أصبحت الملاحة عبر "رأس العواصف" وكأنها ضرورة مزعجة، وكأنها أسلوب همجي للاتصال أمام الإنجازات الميكانيكية التي تحققت والمتبعة والمنفذة في أوروبا.

وحان الوقت للتغلب على العائق الوحيد الذي كان يعترض الاتصال المباشر بين الشرق والغرب، وهو خليج السويس.

وقد كتب "فولتير" (Voltaire) في «رسالة عن الأخلاق»: "إن مشروع تجديد القناة القديمة في مصر تلك التي حفرها الملوك، وأعادها بعد ذلك إلى حالها «تراجان» (Trajana)، وبذلك فإن وصل النيل بالبحر الأحمر جدير بأكبر العصور استنارة".

وقد أراد «دي ليسبس» – نفسه ما هو أفضل حين قال في مرسيليا: « ليس الهدف فقط هو وصل النيل بالبحر الأحمر، ولكن شق خط مباشر من البحر المتوسط إلى البحر الأحمر، خندق ضخم خلق باختصار بسفورًا حقيقيًا ».

لقد تراجعنا في البداية أمام أهمية المشكلة، وبدت إنجلترا نفسها تكتفي بسكة حديد و"اغورن" التى تسمح على الأقل بنقل البرقيات من لندن إلى "بمباي".

أما «دي ليسبس» نفسه فلم يكن عنده أي تردد، وشرع في عملية ربط البحرين، وتكلل عمله بالنجاح.

المترجم فى سطور

الدكتور عباس أبو غزالة

- دكتوراه فى الآدب عن المسرح الفرنسى من جامعة السربون بفرنسا.
- عضو فى المركز الوطنى للبحوث فى المسرح الأوروبى بباريس .
- متخصص فى المسرح والعروض المسرحية بالقرن السابع عشر.
- كاتب ومترجم ومؤرخ.

الإنجازات :

١- ترجمة رسالة دكتوراه نتالى مونتل رئيسة قسم البحوث العلمية بالطرق والكبارى بفرنسا بعنوان : "ورشة حفر قناة السويس" دار عين بالتعاون مع المركز الفرنسى للثقافة والتعاون (٢٠٠٥) .

٢- ترجمة "دليل رحلة ضيوف الخديوى إسماعيل لزيادة آثار مصر بمناسبة افتتاح قناة السويس ١٨٦٩" أعده أوجيست ماربيت عالم المصريات الفرنسى مؤسس متحف بولاق ومصلحة الآثار المصرية - عن المركز القومى للترجمة .

٣- إثراء متحف ومكتبة دار الأوبرا المصرية بالحصول على نسخة من الصور الأصلية لتصميمات ملابس وديكور أول عرض لأوبرا "عايدة" عام ١٨٧١ بالقاهرة والمحفوظه بدار الأوبرا بباريس.

٤- تنظيم معرض لصور أوبرا "عايدة" بقصر الأمير طاز (٢٠٠٦) والمركز الفرنسى للثقافة والتعاون بالقاهرة والإسكندرية (٢٠٠٧) .

٥- الانتهاء من تأليف كتاب "عبقرية أوبرا عايدة" (تحت الطبع)

٦- ترجمة رواية عايدة المرسومة (٢٠١٠) المركز القومى للترجمة.

المحتويات

الكتاب الأول

افتتاح قناة السويس- رحلة الملوك

الكتاب الثاني

رحلة رائعة عبر خليج السويس

الفصل الخامس : الإسماعيلية

الفصل السادس : من بحيرة التمساح حتى البحيرات المرة

الفصل السابع: من البحيرات المرة إلى البحر الأحمر

فهرس اللوحات والصور

الإشراف اللغوى : حسام عبد العزيز

الإشراف الفنى : حسن كامل



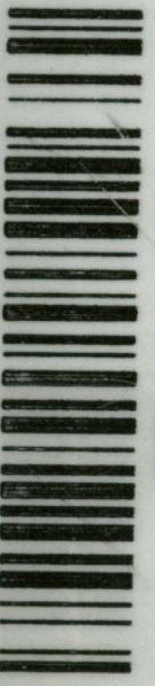
جعل الخديوى إسماعيل من احتفالات افتتاح قناة السويس للملاحة حدثًا عالميًا، وكلف الرسام المشـــهور "إدوارد ريو" بإعداد كتاب يهديه للملوك وعظماء المدعوين الذين حضروا الاحتفالات .

ولم يقتصر كتاب الإهداء على سرد تاريخ حفر القناة، والصعوبات التى تم التغلب عليهـا فى البداية بأيدى العمال المصريين قبل أن يتم ابتكار آلات حديثـة استخدمت لأول مرة عـلى أرض مصر. وقد تضمن الكتاب أربعين لوحة ألوان مائية رسمهـا "ريو" تذكرالرؤوس المتوجة بحفلات بهرتهم بروعتها ودقة تنظيمها، وقد لاءم الفنان "ريو" بين اللوحات التى رسمها أثناء رحلة الملوك عبر الخليج، وبين ما كتبه المؤرخان "جيستـاف نيقول" و"ماريوس فونتان" عن ملحمة قناة السويس.

ويبرز الكتاب دخول الأسطول البحرى قناة السويس، وفرحة الجماهير التى اصطفت على ضفتى القناة، كما يبرز توافد قبائل العرب التى جاءت من كل الجهات بالجمال والخيول، ونصبت الخيام، وشاركت فى حفل الفروسية الرائع . كما يصف الكتاب المدن الحديثة التى ولدت فى الصحراء بشوارعها الواسعة، ومبـانيها الجميلة ذات النوافذ والشرفات المزينة بالأعلام.

لقد أراد حاكم مصر المستنير بهذا الكتاب توثيق حدث فريد ليحتل مكانة مرموقة فى سجل ذاكرة العالم.

ويصدر المركز القومى للترجمة هذا الكتاب التراثى النادر إحياءً لذكرى افتتاح قناة السويس، هذا المشروع العملاق الذى يعد امتدادًا لمنجزات الإنسان المصرى، والتى تتجاوز العصور.



لاف : حسن كامل